

ePub^{WU} Institutional Repository

Andrea Jamek

Wirkungen und Reformmöglichkeiten der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale im Hinblick auf Suburbanisierungsprozesse im Großraum Wien

Working Paper

Original Citation:

Jamek, Andrea (2005) Wirkungen und Reformmöglichkeiten der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale im Hinblick auf Suburbanisierungsprozesse im Großraum Wien. *Schriftenreihe des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik - Verkehr*, 04/2005. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Vienna University of Economics and Business, Vienna.

This version is available at: <http://epub.wu.ac.at/1380/>

Available in ePub^{WU}: June 2010

ePub^{WU}, the institutional repository of the WU Vienna University of Economics and Business, is provided by the University Library and the IT-Services. The aim is to enable open access to the scholarly output of the WU.



**Schriftenreihe des
Instituts für Transportwirtschaft und Logistik
Nr. 4 (2005)**

Jamek, Andrea

**Wirkungen und Reformmöglichkeiten der Wohnbauförderung
und Pendlerpauschale im Hinblick auf
Suburbanisierungsprozesse im Großraum Wien**

**Herausgeber: die Professoren des Instituts für
Transportwirtschaft und Logistik**

Ich möchte an dieser Stelle Prof. Dr. Sebastian Kummer und Frau Mag. Irene Sudy für ihre ausgesprochen konstruktive und nette Betreuung vielmals danken. Außerdem möchte ich meinen Eltern Helene und Karl Jamek herzlich dafür danken, dass sie mir mein Studium ermöglicht haben und mich über all die Jahre sowohl persönlich als auch finanziell bedingungslos unterstützt haben. Schließlich danke ich meinen Geschwistern, Freundinnen und Freunden, die mich während des Verfassens meiner Diplomarbeit stets moralisch und fachlich unterstützt haben.

INHALTSVERZEICHNIS

Abbildungsverzeichnis.....	II
Tabellenverzeichnis.....	III
Abkürzungsverzeichnis.....	III
1. EINLEITUNG UND BEGRIFFLICHE GRUNDLAGEN.....	1
1.1 Vorwort.....	1
1.2 Problemstellung	2
1.3 Methodik und Vorgehensweise.....	3
1.4 Begriffliche Grundlagen.....	5
1.4.1 Mobilität.....	5
1.4.2 Pendlerverkehr	6
1.4.3 Suburbanisierung	7
1.4.4 Flächenverbrauch.....	8
1.4.5 Raumordnung.....	8
2. ENTWICKLUNG DES PENDLERVERKEHRS UND DER SIEDLUNGSTÄTIGKEIT IM GROßRAUM WIEN	10
2.1 Der Pendlerverkehr	11
2.1.1 Allgemeines zur Personenverkehrsentwicklung in Österreich.....	11
2.1.2 Der Pendlerverkehr in Niederösterreich	13
2.1.3 Der Pendlerverkehr im Burgenland	20
2.2 Die Suburbanisierung	27
2.2.1 Allgemeines zur Siedlungsentwicklung und Suburbanisierung des Wohnens in Österreich.....	27
2.2.2 Wanderungsbewegungen im Großraum Wien	29
2.2.3 Die Suburbanisierung des Wohnens vor dem Hintergrund der Eigenheimentwicklung im Großraum Wien	35
2.2.3.1 Begriffsabgrenzung	36
2.2.3.2 Überblick über die Wohnungsentwicklung in Österreich	37
2.2.3.3 Wohnbautätigkeit nach Herkunft der Bauherren	39
2.2.3.4 Die Wohnbautätigkeit in Niederösterreich	41
2.2.3.5 Die Wohnbautätigkeit im Burgenland	50
2.3 Analyse der Interdependenzen zwischen dem Pendlerverkehr und der Suburbanisierung	56
2.3.1 Ursachen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung.....	56
2.3.2 Folgen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung	58
2.3.2.1 Erhöhter Flächenverbrauch durch Straßen- und Eigenheimbau	59
2.3.2.2 Landschaftszersiedelung.....	60
2.3.2.3 Zersiedelungsinduzierte Erschließungskosten.....	60
2.3.2.4 Verkehrsinduzierte Belastungen für Mensch und Umwelt.....	62

2.4	Zusammenfassung.....	67
3.	AUSGEWÄHLTE INSTRUMENTE ZUR STEUERUNG DER SIEDLUNGS- UND PENDLERENTWICKLUNG - WOHNBAUFÖRDERUNG UND PENDLERPAUSCHALE	68
3.1	Steuerungsansätze im Überblick.....	68
3.1.1	Institutionelle Ansätze.....	68
3.1.2	Instrumentelle Ansätze	69
3.2	Die Wohnbauförderung.....	70
3.2.1	Geschichtlicher Überblick zur Wohnbauförderung	71
3.2.2	Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung.....	72
3.2.3	Mittelaufteilung der Wohnbauförderung	74
3.2.4	Förderungsgegenstand	76
3.2.5	Förderungsarten	77
3.2.5.1	Darlehen.....	77
3.2.5.2	Annuitäten-, Zinsen- und Baukostenzuschüsse	78
3.2.5.3	Nicht rückzahlbare Zuschüsse	78
3.2.5.4	Bürgschaftsübernahmen	78
3.2.5.5	Wohnbeihilfe.....	79
3.2.5.6	Eigenmittlersatzdarlehen.....	79
3.2.5.7	Bausparfinanzierung	79
3.2.6	Wohnbauförderung Niederösterreich	81
3.2.6.1	Förderungswerber	81
3.2.6.2	Förderungsgegenstand	81
3.2.6.3	Förderungsarten und Förderungsmodalitäten	82
3.2.6.4	Förderungsverfahren.....	84
3.2.7	Wohnbauförderung Burgenland	84
3.2.7.1	Förderungswerber	84
3.2.7.2	Förderungsgegenstand	85
3.2.7.3	Förderungsarten und Förderungsmodalitäten	85
3.2.7.4	Förderungsverfahren.....	86
3.2.8	Geförderte Wohneinheiten in Niederösterreich und dem Burgenland.....	87
3.3	Die Pendlerpauschale	90
4.	ANSÄTZE ZUR REFORM DER WOHNBAUFÖRDERUNG UND PENDLERPAUSCHALE ZUR STEUERUNG DER SIEDLUNGS- UND PENDLERENTWICKLUNG IM STÄDTISCHEN UMLAND	94
4.1	Ansätze im Bereich der Wohnbauförderung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung.....	94
4.1.1	Ausgestaltung der Wohnbauförderung nach raumordnungspolitischen Überlegungen	95
4.1.2	Reform des Förderungsgegenstandes und der Förderungsmodalitäten.....	100
4.1.3	Ausgestaltung der Wohnbauförderung nach verkehrspolitischen Überlegungen	101
4.1.4	Analyse der Anwendbarkeit der Reformvorschläge zur Wohnbauförderung auf das städtische Umland	104

4.2	Ansätze im Bereich der Pendlerpauschale zur Steuerung des Pendlerverkehrs	106
4.2.1	Reform der Absetzbeträge der Pendlerpauschale	106
4.2.2	Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr in Niederösterreich und dem Burgenland	108
4.2.3	Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen	116
4.2.4	Strukturveränderungsprozesse zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung	117
4.3	Zusammenfassung.....	118
5.	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....	119
	ABSTRACT.....	121
	LITERATURVERZEICHNIS.....	122
	ANHANG.....	129

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Anteile der Verkehrsmittel an den im Jahr 1999 in Österreich zurückgelegten Personenkilometern	12
Abb. 2:	Pendlereinzugsgebiet Wien.....	14
Abb. 3:	Übersicht Erwerbstätige Niederösterreich 2001	15
Abb. 4:	Übersicht Pendler Niederösterreich 2001	15
Abb. 5:	Übersicht Erwerbstätige Niederösterreich 2001 nach Bezirken	16
Abb. 6:	Pendler Niederösterreich 2001 nach Bezirken in Prozent.....	17
Abb. 7:	Pendlerfrequenz nach Wien 2001	18
Abb. 8:	Änderung Wien Pendler 1991/2001 in Prozent, Niederösterreich.....	19
Abb. 9:	Übersicht Erwerbstätige Burgenland 2001	20
Abb. 10:	Übersicht Pendler Burgenland 2001	21
Abb. 11:	Übersicht Erwerbstätige Burgenland 2001 nach Bezirken	22
Abb. 12:	Pendler Burgenland 2001 nach Bezirken in Prozent.....	23
Abb. 13:	Pendlerfrequenz nach Wien 2001	24
Abb. 14:	Veränderung Wien Pendler 1991/2001 in Prozent, Burgenland.....	25
Abb. 15:	Pendleranteile NÖ/Bgld an der erwerbstätigen Bevölkerung 2001	26
Abb. 16:	Wanderungssaldo 2001 auf 1.000 Einwohner (Jahresdurchschnitt) nach politischen Bezirken.....	28
Abb. 17:	Wanderungsbilanz 1991 – 2001.....	30
Abb. 18:	Zuzüge nach Niederösterreich nach politischen Bezirken 1996 –2001...	31
Abb. 19:	Zuzüge aus Wien nach Niederösterreich 1996 - 2001	32
Abb. 20:	Zuzüge ins Burgenland nach politischen Bezirken 1996 - 2001.....	33
Abb. 21:	Zuzüge aus Wien ins Burgenland 1996 – 2001.....	34
Abb. 22:	Zuzüge Niederösterreich/Burgenland im Vergleich	34
Abb. 23:	Wohnbaurate 2002 nach politischen Bezirken	39
Abb. 24:	Fertig gestellte Gebäude erbaut von Privatpersonen	40
Abb. 25:	Wohnungen nach Bauperiode und politischen Bezirken, Niederösterreich	42
Abb. 26:	Veränderung des Wohnungsbestandes in Niederösterreich 1991 - 2001	43
Abb. 27:	Wohnungsbestand nach politischen Bezirken, Niederösterreich 1991/2001	44
Abb. 28:	Veränderung des Wohnungsbestandes in Prozent.....	45
Abb. 29:	Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser 1990 – 2002, Niederösterreich	47
Abb. 30:	Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser nach Bezirken, Niederösterreich 1990 – 2002	48
Abb. 31:	Neubauten nach Anteilen (Ein- und Zweifamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser), Niederösterreich	49
Abb. 32:	Wohnungen nach Bauperiode und politischen Bezirken, Burgenland.....	50
Abb. 33:	Veränderung des Wohnungsbestandes im Burgenland 1991 - 2001	51
Abb. 34:	Wohnungsbestand nach politischen Bezirken, Burgenland 1991/2001 ..	52
Abb. 35:	Veränderung des Wohnungsbestandes 1991 – 2001 in Prozent.....	53
Abb. 36:	Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser 1990 – 2002, Burgenland .	54
Abb. 37:	Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser nach Bezirken, Burgenland 1990 – 2002,	54
Abb. 38:	Anteile Ein- und Zweifamilienhäuser an Neubauten gesamt, Burgenland	55
Abb. 39:	Zuzüge aus Wien nach Niederösterreich 1996 – 2001	63
Abb. 40:	Wien Pendler aus Niederösterreich 1991, 1996, 2001	64

Abb. 41:	Zuzüge aus Wien ins Burgenland 1996 – 2001.....	65
Abb. 42:	Wien Pendler aus dem Burgenland 1991, 1996, 2001.....	66
Abb. 43:	Geförderte Wohneinheiten in Eigenheimen, Niederösterreich 1993 – 2004	87
Abb. 44:	Geförderte Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern, Niederösterreich 1999 – 2004	88
Abb. 45:	Geförderte Wohneinheiten in Eigenheimen, Burgenland 1995 – 2004 ...	89
Abb. 46:	Pendlerdistanzen und Verkehrsmittelwahl	92
Abb. 47:	Anteil ÖV und Auto im Regionalverkehr	92
Abb. 48:	Zusammenhang zwischen Regionalbahnanschluss und Grundstückspreisen	102
Abb. 49:	Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte, Pendlerverkehr und Verkehrsmittelwahl	103
Abb. 50:	Siedlungsdichte und Erschließungsgrad	103
Abb. 51:	Übersicht über den VOR und den VVNB.....	108
Abb. 52:	Maßnahmen im Bereich der Schiene in NÖ und dem Burgenland.....	110
Abb. 53:	Taktverkehr und Fahrgästeanzahl im Europavergleich	114
Abb. 54:	Steigerung der Fahrgastzahlen durch Angebotserweiterung	115

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Entwicklung des Motorisierungsgrades für Pkw pro 1.000 Einwohner in Österreich.....	13
Tab. 2:	Wanderungen Wien – Niederösterreich - Burgenland.....	29
Tab. 3:	Wohnungsbestand 1991/2001	38
Tab. 4:	Fertig gestellte Gebäude nach dem Wohnsitz der Bauherren, Niederösterreich	40
Tab. 5:	Fertig gestellte Gebäude nach dem Wohnsitz der Bauherren, Burgenland	41
Tab. 6:	Erfasste Bau- und Verkehrsflächen in Österreich 2001 - 2004	59
Tab. 7:	Investitionskosten für die Erschließung unterschiedlicher Siedlungstypen.....	61
Tab. 8:	Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung	73
Tab. 9:	Pendlerpauschalsätze nach Entfernung.....	90
Tab. 10:	Anspruchsberechtigte Pendlerpauschale, Niederösterreich und Burgenland	91
Tab. 11:	Geförderte Wohnnutzflächen Vorarlberg, Tirol und Salzburg.....	98

Abkürzungsverzeichnis

AK	Arbeiterkammer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
VCÖ	Verkehrsclub Österreich
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich – Burgenland

1. Einleitung und begriffliche Grundlagen

1.1 Vorwort

Der Pendlerverkehr ist durch die rege Siedlungstätigkeit in den Umlandgemeinden der Kernstädte in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen. Waren es ursprünglich Personen aus ländlichen Gebieten, die mangels regionaler Arbeitsplätze gezwungen waren, in die Städte zur Arbeit zu pendeln, so wurde der Begriff Pendler per se in den vergangenen Jahrzehnten um eine Bedeutung erweitert: In den Kernstädten lebende und arbeitende Menschen zogen vermehrt ins städtische Umland der Städte, aus der sie stammten, behielten aber dennoch ihren Arbeitsplatz in der Kernstadt bei und wurden somit mehr oder weniger freiwillig zu Pendlern. Fehlende Arbeitsplätze in den Umlandgemeinden oder der Wunsch, an seinem ursprünglichen Arbeitsplatz zu verweilen, forcierten diese Entwicklung. Die aus den Zuzügen ins Umland resultierende rege Siedlungstätigkeit verstärkte das Problem der anwachsenden Pendler- und Verkehrsströme und führte darüber hinaus zu zersplitterten Siedlungsstrukturen durch den vermehrten Eigenheimbau. In den letzten Jahren fanden diese Probleme vermehrt Eingang in die raumplanerische und verkehrspolitische Diskussion und unterstrichen die Notwendigkeit zur Entwicklung von Steuerungsmöglichkeiten der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

Aus einer Vielzahl von Instrumenten zur Beeinflussung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, sollen in dieser Arbeit staatliche bzw. steuerliche Förderungen wie jene der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale untersucht und Ansätze entwickelt werden, wie jene Instrumente siedlungs- und verkehrssteuernd reformiert werden könnten.

Das Ziel dieser Arbeit soll sein herauszufinden, ob Zusammenhänge zwischen den Wegzügen aus der Kernstadt Wien ins städtische Umland Wiens und dem geförderten Eigenheimbau einerseits und dem Pendleraufkommen andererseits bestehen bzw. welche Maßnahmen konkret in Niederösterreich und dem Burgenland getroffen werden können, um die Suburbanisierung und das Pendleraufkommen nachhaltig zu steuern.

1.2 Problemstellung

Das Siedlungsbild Österreichs ist durch eine rege Bevölkerungs- und Wohnbauentwicklung in den Umlandgemeinden der Bundeshauptstadt Wien sowie der Landeshauptstädte gekennzeichnet. Jene Bevölkerungsgewinne sind großteils auf hohe Zuzugsraten aus den Kernstädten Österreichs zurückzuführen. Die Wegzüge aus der Kernstadt ins städtische Umland, auch als die Suburbanisierung des Wohnens bezeichnet, resultieren zum einen aus der besseren Lebensqualität, die das Wohnen außerhalb der Großstadt verspricht. Der gestiegene materielle Wohlstand der Mittelschicht hat es zudem ermöglicht, sich den Traum eines eigenen Hauses zu erfüllen. Somit lässt sich die Siedlungstätigkeit im städtischen Umland vor allem durch einen vermehrten Eigenheimbau charakterisieren, der in den letzten Jahrzehnten mehr denn je aus Mitteln der Wohnbauförderung großzügig gefördert wurde. Die durch den Eigenheimbau heute vielerorts vorherrschende Zersiedelung der Ortschaften hat in den letzten Jahren somit auch vermehrt Kritik an den Förderungsprinzipien der Wohnbauförderung laut werden lassen.

Die Gründe für Wegzüge aus der Kernstadt sind zum anderen in der gestiegenen Mobilität zu finden, die es jederzeit erlaubt, räumliche Distanzen leicht und schnell zu überwinden und gleichzeitig den funktionalen Kontakt zur Großstadt aufrechtzuerhalten. Die zunehmende Erschließung von Gebieten mit einer leistungsfähigen und gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur sowie die Kompensation von räumlichen Distanzen durch höhere Geschwindigkeiten der Verkehrsmittel, hat die Raumüberwindung zunehmend vereinfacht, wodurch die Siedlungstätigkeit im städtischen Umland immer attraktiver wurde. Als Folge der gestiegenen Mobilität hat der Anteil derer, die sich im städtischen Umland niederlassen und täglich zur Arbeitsstätte in die Kernstadt pendeln, über die Jahre zugenommen. Der Pendlerverkehr stellt heute ein Viertel aller Verkehrsströme dar und wird durch die Abwanderung von der Kernstadt ins städtische Umland bei gleichzeitiger Beibehaltung der Arbeitsstätte in der Kernstadt weiters forciert. Zudem ist mangels einer flächendeckenden Bedienung zersplitterter Ortschaften mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Notwendigkeit der Benutzung des privaten PKW gestiegen.

Aus der dargelegten Problematik ergeben nun sich folgende Forschungsfragen:

- 1) Welche Rolle spielen die Wohnbauförderung und Pendlerpauschale bei der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Wiener Umland?
- 2) Existieren Ansätze im Bereich der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale, um der Zersiedelung und dem Pendleraufkommen im Großraum Wien entgegenzuwirken?

Die Wahl der genannten Instrumente begründet sich darin, dass durch die Wohnbauförderung die Finanzierung des Eigenheimbaus, der populärsten Bauform in Österreich, wesentlich gefördert und erleichtert wird, wenngleich durch den Eigenheimbau die Zersiedelung des ländlichen Raumes merklich vorangetrieben wird. Nichtsdestotrotz überwiegt die Förderung von Eigenheimen, und so zählen auch vormals Städter zu den Förderungswerbern der Wohnbauförderung, die sich nun den Traum vom eigenen Haus im städtischen Umland erfüllen möchten.

Die Wahl der Pendlerpauschale scheint hingegen deshalb interessant, da Pendler durch sie steuerlich entlastet werden, wenngleich die Wirkungsweise der Pendlerpauschale oft kritisiert wird. So werden durch die Pendlerpauschale Verkehrskostenüberlegungen bei einem ohnehin steigenden Trend hin zur Wohnortwahl außerhalb städtischer Zentren und damit verbundener längerer Pendlerdistanzen bei der gleichzeitigen Zersiedelung des ländlichen Raumes abgeschwächt. So begünstigt sie auch wiederum jene Personen, die ursprünglich in der Kernstadt lebten und durch den Wegzug aus der Kernstadt mehr oder weniger freiwillig zu Pendlern wurden, ohne die genannten Verkehrskostenüberlegungen bei der Wohnsitzwahl aufzuzeigen.

1.3 Methodik und Vorgehensweise

Nach einer Darlegung der wichtigsten begrifflichen Grundlagen, womit ein erster Einstieg in die Thematik dieser Arbeit gewährt werden soll, widmet sich das darauf folgende Kapitel den Wechselwirkungen zwischen der Suburbanisierung und dem Pendlerverkehr. Neben einer inhaltlichen Ausarbeitung der Problematik der Suburbanisierung, soll eine Analyse des Pendlerverkehrs für die jeweiligen Bezirke Niederösterreichs und des Burgenlandes vorgenommen werden. Dabei werden neben einer allgemeinen Untersuchung der Pendlerströme ausgehend von Niederösterreich und dem Burgenland, die Pendlerströme nach Wien untersucht.

Neben der Analyse der Pendlerstatistiken soll die Darstellung der Wanderungen zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland weiters die Bevölkerungsbewegungen zwischen diesen drei Bundesländern verdeutlichen. Das selbe Kapitel widmet sich der Suburbanisierung des Wohnens und stützt sich nach einer inhaltlichen Diskussion wiederum auf Statistiken zur Wohnungsentwicklung in Niederösterreich und dem Burgenland und betrachtet hierbei eingehend die Eigenheimentwicklung in jenen beiden Bundesländern. Im Anschluss darauf werden die Wohnbauförderung, im besonderen die Wohnbauförderung Niederösterreich und Burgenland, und die Pendlerpauschale inhaltlich eingehend diskutiert und auf ihrer Steuerungswirkung bei Siedlungs- und Pendlerprozesse überprüft. Im folgenden Kapitel werden schließlich Ansätze zur Reformierung der Wohnbauförderung und der Pendlerpauschale entwickelt und auf ihre Anwendbarkeit hin diskutiert.

Die Herangehensweise an diese Arbeit stützt sich auf eine inhaltliche Aufarbeitung der Themen Suburbanisierung, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, sowie Wohnbauförderung und Pendlerpauschale. Mittels einer Analyse von Statistiken zu den Wanderungsbewegungen und den Pendlerbewegungen zwischen der Kernstadt Wien und den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland, sowie der Wohnbautätigkeit, insbesondere dem Eigenheimbau, in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland, soll weiters versucht werden, Zusammenhänge zwischen den Kernstadt – Umlandwanderungen und dem Pendleraufkommen aufzuzeigen.

1.4 Begriffliche Grundlagen

Anhand der Definition der wichtigsten begrifflichen Grundlagen soll eine Einführung in die Thematik dieser Arbeit gegeben werden.

1.4.1 Mobilität

Der aus dem lateinischen stammende Begriff Mobilität beschreibt die Beweglichkeit von Menschen und Dingen in Räumen. In der Literatur wird zwischen physischer, geistiger und sozialer Mobilität unterschieden, wobei für diese Arbeit nur die physische Mobilität von Personen relevant ist. Grundsätzlich unterscheidet der Begriff „physische Mobilität“ (im weiteren Mobilität genannt) zwischen Wanderungsmobilität und Verkehrsmobilität. „Während ‚Wanderung‘ die Veränderung von Standorten, insbesondere den Wechsel des Wohnsitzes, bezeichnet, erfaßt Verkehrsmobilität (...) die Beweglichkeit und die Bewegungsvorgänge bei im wesentlichen gegebener Lage der Standorte als den Bezugspunkten (Verkehrsquellen und –zielen).“¹ Diese Definition bildet eine wesentliche Grundlage für weitere Ausführungen in dieser Arbeit: als Teil der Wanderungsmobilität kann die Siedlungsentwicklung bezeichnet werden, während Verkehrsströme von den Wohnsitzen zu den Arbeitsstätten als Verkehrsmobilität zu klassifizieren sind.

Die Mobilität von Personen steht im Mittelpunkt der Betrachtung dieser Arbeit. Im Bereich der Personenmobilität werden die täglichen Wege hauptsächlich zwischen den folgenden sechs außerhäusigen Aktivitäten zurückgelegt:²

- Ausbildung
- Beruf (Wohnung – Arbeitsstätte)
- Geschäft
- Einkauf/sonstige Besorgungen
- Freizeit
- Urlaub

¹ Vgl. Bloech, J., Ihde, G. (1997), S. 726

² Vgl. Aberle, G. (2003), S. 6

Während die ersten vier Aktivitäten der Zwangsmobilität zuzuordnen sind, fallen die letzten beiden in die Kategorie der freiwilligen Mobilität. In ersterem Fall ist Mobilität kein Selbstzweck, sondern lediglich ein Mittel zur Erreichung von Zwecken bzw. zur Raumüberwindung und Ortsveränderung. Bei der sogenannten Freizeitmobilität sind die Bewegungsabläufe hingegen zumeist Hauptzweck der Bewegung.³ Dies bedeutet, dass das Hauptmotiv der Zweckmobilität die Erfüllung alltäglicher Grundfunktionen ist, während bei der Freizeit- oder Erlebnismobilität das Unterwegssein den primären Bewegungsgrund darstellt.⁴

Aberle definiert die Mobilität von Personen als die Summe aller „(...) außerhäusigen Aktivitäten (..), die ihrerseits entweder nicht motorisiert (...) oder motorisiert (...) durchgeführt werden“.⁵ „Die Mobilitätsnachfrage, d.h. die realisierte Nachfrage nach Ortsveränderungen, hängt im wesentlichen vom Mobilitätsbedarf (Notwendigkeit und Dringlichkeit von Ortsveränderungen aufgrund bestimmter Aktivitäten von Personen an verschiedenen Orten) und den Mobilitätschancen (Verfügbarkeit von Verkehrswegen und Fahrzeugen, physische Fähigkeit zu Fußwegen oder Fahrten) ab. Der vollzogene Übergang von der (primitiven) Hauswirtschaft zur Auslagerung bestimmter Funktionen aus dem Haushalt, sichtbar durch die räumliche Trennung der städtischen Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Bildung, Versorgung und Freizeit, hat zu einer bestimmten siedlungsstrukturellen Entwicklung geführt, die zusammen mit dem Sozialverhalten der Bevölkerung den Umfang der Mobilitätsnachfrage determiniert.“⁶ Genau diese Thematik soll in der vorliegenden Arbeit näher betrachtet werden, indem die Wirkungszusammenhänge zwischen der Mobilitätsnachfrage bzw. dem Mobilitätsbedürfnis und der Siedlungsentwicklung aufgezeigt werden sollen.

1.4.2 Pendlerverkehr

Eine Form der Mobilität, genauer gesagt der Alltagsmobilität, stellt der sogenannte Pendlerverkehr dar. „Der Pendlerverkehr bezeichnet die Summe aller Fahrten zur Arbeit und zur Ausbildung.“ Beim Pendlerverkehr ist „(...) üblicherweise eine klare Zuordnung von Quelle (Wohnung) und Ziel (Arbeitsplatz, Ausbildungsplatz) gegeben

³ Vgl. Bloech, J., Ihde, G. (1997), S. 726

⁴ Vgl. Thiesies, M. (1998), S. 23

⁵ Vgl. Aberle, G. (2003), S. 1

⁶ Vgl. Köberlein, C. (1997), S. 120 f

(..).⁷ Die räumliche Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte, die die Benutzung zumeist motorisierter Verkehrsmittel notwendig macht, kann grundsätzlich durch die in schneller Folge eingesetzten Verkehrsmittel überwunden werden.⁸

Neben jenen Pendlern, die aus ländlichen Gegenden oder Ballungsräumen stammen, wo sie keine angemessene Arbeit finden können und in die Städte zur Arbeit pendeln, bilden solche, die aus der Kernstadt in städtische Umlandgebiete gezogen sind, aber dennoch in die Stadt, aus der sie stammen, zur Arbeit zurückpendeln, eine eher neuere Kategorie der Pendler.⁹ Letzterer Kategorie soll in dieser Arbeit vermehrt Beachtung geschenkt werden.

1.4.3 Suburbanisierung

Durch die Abwanderung vieler Menschen aus der Kernstadt bzw. aus ländlichen Regionen in das städtische Umland hat die Siedlungsentwicklung eine neue Dimension erfahren. Der Terminus Suburbanisierung bezeichnet die „(...) Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropoliten Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropoliten Gebiets.“¹⁰ Umland und Kernstadt stehen zumeist in einer funktionalen Verflechtung zueinander, die besonders durch die Anzahl der Pendlerströme sichtbar wird. So bezeichnete Friedrichs den Anteil der Personen, die von einer Umlandgemeinde in die Kernstadt pendeln als Indikator für den funktionalen Verflechtungsgrad des Umlandes mit der Kernstadt. Es können allerdings in den Umlandgemeinden gerade wegen des hohen Suburbanisierungsgrades vermehrt Arbeitsplätze entstehen, sodass der Anteil jener, die auspendeln, sinkt, und die Gemeinde Folge dessen nicht mehr als Umlandgemeinde gilt. Allerdings hat dies zur Folge, dass nun vermehrt Gemeinden, die vormals nicht zum Umland gehörten, einen stärkeren Zuzug von Wohnbevölkerung erfahren. Diese werden nun zu neuen Umlandgemeinden mit einem hohen Auspendleranteil in die nächst größere Gemeinde.¹¹ Es findet hier also

⁷ Vgl. Bloech, J., Ihde, G. (1997), S. 795

⁸ Vgl. Duden (1999), S. 2883

⁹ Vgl. Wikipedia (2005), in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Pendler>

¹⁰ Vgl. Friedrichs, J. (1995), S. 99

¹¹ Vgl. Friedrichs, J. (1995), S. 100

lediglich eine Ausdehnung der suburbanen Gebiete in immer peripherere Regionen statt.

1.4.4 Flächenverbrauch

Die Abwanderung der Bevölkerung in sogenannte Suburbanisierungsgebiete führt oft zu zersplitterten Siedlungsstrukturen, die im Vergleich zu kompakten Siedlungsformen nicht nur höhere Erschließungskosten mit sich bringen, sondern auch negative Auswirkungen auf den Flächenverbrauch haben.¹² „Unter Flächenverbrauch wird (..) der unmittelbare und dauerhafte Verlust biologisch produktiven Bodens durch Verbauung und Versiegelung für Siedlungs- und Verkehrszwecke, aber auch für intensive Erholungsnutzungen, Deponien, Abbauflächen, Kraftwerksanlagen und ähnliche Intensivnutzungen verstanden.“¹³ Um zersplitterte Siedlungsstrukturen zu verhindern und den Flächenverbrauch für Verkehrs- und Siedlungsstrukturen zu begrenzen, bedarf es einer wirkungsvollen Raumordnung.

1.4.5 Raumordnung

„Raumordnung im Sinne des Gesetzes ist die planmäßige Gestaltung eines Gebietes. Sie zielt auf die bestmögliche Nutzung und Sicherung des Lebensraumes im Interesse des Gemeinwohles ab und nimmt dabei Bedacht auf die natürlichen Gegebenheiten, auf die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Bedürfnisse der Bevölkerung sowie auf die Respektierung der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft.“¹⁴

Das Raumplanungsrecht unterliegt der Landesgesetzgebung und regelt die Gestaltung und Bebauung eines Gebietes für Wohn- und Industriebzwecke einerseits, sowie die Erhaltung unbebauter Gebiete andererseits.¹⁵ Aufgabe des Raumplanungsrechts ist es nun, die Raum- und Siedlungsentwicklung in einer Weise zu steuern, dass Siedlungsräume ökologisch und ökonomisch verträglich gestaltet

¹² Vgl. Lexer, W. (2004), in: www.umweltbundesamt.at/.../raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Manuskript_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, S. 2

¹³ Vgl. Lexer, W. (2004), in: www.umweltbundesamt.at/.../raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Manuskript_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, S. 2

¹⁴ Sbg ROG (1998) § 1 Abs. 1

¹⁵ Vgl. Rill, H. (2003), S. 45

werden bzw. dass der Zersiedelung vorgebeugt wird. Dies divergiert allerdings oft mit den Interessen von Gemeinden, die großzügig Flächenumwidmungen von Grünland in Bauland vornehmen, um durch genügend Bauland Zuzüge in die Gemeinde attraktiver zu machen und durch hohe Einwohnerzahlen zusätzliche Einnahmen fiskalischer Art zu lukrieren.

2. Entwicklung des Pendlerverkehrs und der Siedlungstätigkeit im Großraum Wien

Der steigende Motorisierungsgrad der Bevölkerung sowie schnellere und bessere Straßenverbindungen ermöglichen heutzutage ein hohes Maß an Mobilität, welches die Raumüberwindung und räumliche Arbeitsteilung stark begünstigt. Während die Überwindung von räumlichen Distanzen unter guten verkehrsmäßigen Voraussetzungen und verhältnismäßig geringem Zeitaufwand immer problemloser wird, bedingt die erhöhte Mobilität in geraumem Maße auch die Siedlungsentwicklung im städtischen Umland. Die Wechselwirkungen zwischen Mobilität, Verkehr und Siedlungsentwicklung sind daher evident: Der Bau und Ausbau von Verkehrsverbindungen ist nicht selten eine Folge der, in vielen Fällen oft dispersen Siedlungsentwicklung, während zugleich der Grad der Mobilität und das Vorhandensein guter Straßenverbindungen in selbem Maße die Siedlungsentwicklung außerhalb der Kernstädte begünstigt.¹⁶ Immer häufiger werden zudem räumliche Distanzen mit dem Pkw bewältigt, da häufig zersplitterte Ortschaften nur unzureichend mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden können. Dies führt gezwungenermaßen vielerorts zum Anstieg des motorisierten Individualverkehrs (MIV) bei der Erledigung der täglichen Daseinsgrundfunktionen - so auch beim Berufspendlerverkehr.

Aufbauend auf dieser Problematik sollen in diesem Kapitel nun die Entwicklung des Pendler- und Personenverkehrs, die Wanderungsbewegungen zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sowie die Suburbanisierung des Wohnens im Wiener Umland analysiert, sowie anschließend die Ursachen und Folgen des gestiegenen Verkehrsaufkommens und der Suburbanisierung eingehend betrachtet werden.

¹⁶ Vgl. Schadt, G. (1993), S. 9

2.1 Der Pendlerverkehr

Das Pendleraufkommen ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen. Allein zwischen den Jahren 1991 bis 2001 ist der Anteil der Auspendler in Österreich um mehr als 20% von 1,466.163 auf 1,821.181 Auspendler angewachsen. Der Anteil der Auspendler machte 2001 knapp mehr als die Hälfte aller Erwerbstätigen in Österreich aus. Als Auspendler werden dabei jene Personen bezeichnet, die entweder in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes, in einem anderen politischen Bezirk des Bundeslandes, in einem anderen Bundesland oder im Ausland arbeiten. Als Pendler gelten ebenfalls sogenannte Gemeinde-Binnenpendler, also Menschen, die in ihrer Heimatgemeinde arbeiten, ihren Wohnsitz allerdings in einem anderen Gebäude haben als ihren Arbeitsplatz.¹⁷ Nichtpendler sind jene Personen, die an der selben Adresse wohnen und arbeiten. Immerhin sind mehr als 41% der Erwerbstätigen als Gemeinde-Binnenpendler zu klassifizieren, während 8,1% der Erwerbstätigen in die Kategorie der Nichtpendler fallen.

Die steigende Zahl an Pendlern ist oft ein Ergebnis geänderter Lebens- und Wohnpräferenzen. Während sich heute die Arbeitsplätze vor allem in den großen Städten Österreichs konzentrieren, hat der Anteil derer, die in die Umlandgemeinden von Ballungszentren ziehen und aus diesen in die Kernstadt zur Arbeit pendeln, über die Jahre zugenommen. Besonders deutlich ist dies im Großraum Wien zu erkennen.

2.1.1 Allgemeines zur Personenverkehrsentwicklung in Österreich

Der Personenverkehr verzeichnete in den letzten Jahrzehnten hohe Zuwachsraten in Österreich. Das Verkehrsaufkommen hat sich im gesamten Personenverkehr seit 1950 mehr als verachtfacht: Wurden 1950 noch etwa 20 Mrd. Personenkilometer zurückgelegt, wovon weniger als 7% auf den MIV entfielen, waren es 1999 bereits mehr als 118 Mrd. Personenkilometer, wobei hier der Anteil des MIV bereits 64% ausmachte.¹⁸ Abbildung 1 zeigt die Anteile der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Personenkilometern für das Jahr 1999 auf.

¹⁷ Vgl. Statistik Austria (2004): Volkszählung Berufspendler 2001, S. 9

¹⁸ Vgl. Umweltbundesamt (2001), S. 441

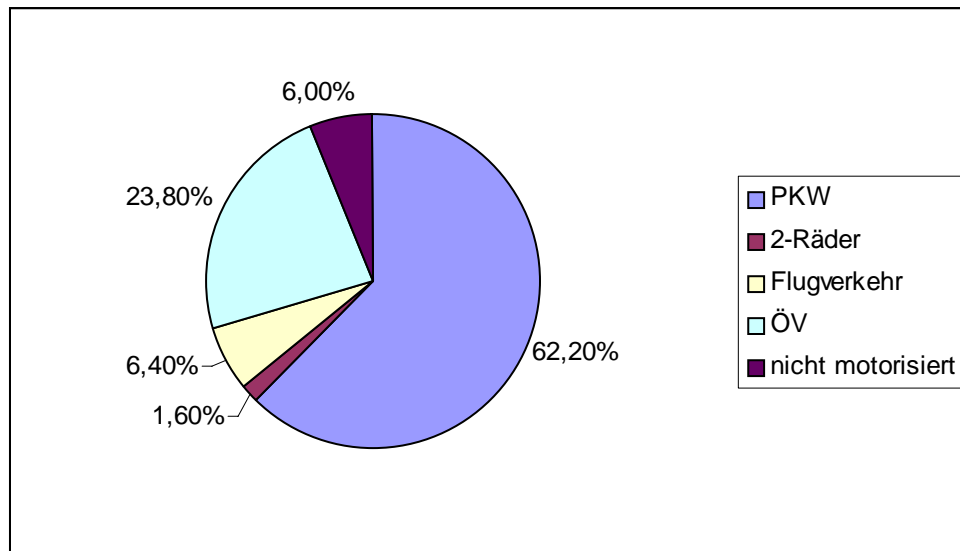


Abb. 1: Anteile der Verkehrsmittel an den im Jahr 1999 in Österreich zurückgelegten Personenkilometern

Quelle: Umweltbundesamt (2001), S. 441

Aus Abbildung 1 geht hervor, dass der Pkw-Verkehr mit 62,2% den weitaus größten Anteil am Transportgeschehen ausmacht. „Etwa 30% der Verkehrsleistung entfällt auf den sogenannten Umweltverbund. Dazu zählen der öffentliche Verkehr (Bahn, Bus, elektrifizierter Personennahverkehr) sowie Fuß- und Radverkehr.“¹⁹ Weitere 6,4% entfallen auf den Flugverkehr. Die Ursachen für die starke Zunahme der Verkehrsleistung sind zum einen der gestiegene Lebensstandard und das geänderte Freizeit- und Konsumverhalten der Bevölkerung, zum anderen Änderungen in der Raumstruktur, wie Zersiedelungserscheinungen, die funktionale Trennung von Wohnen und Arbeit sowie eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur.²⁰

Analog zum Pkw-Verkehr ist auch der Bestand an Pkw in Österreich in den letzten Jahren deutlich gestiegen. „Der Motorisierungsgrad hat in Österreich von 1985 bis 1999 um beinahe 50% zugenommen. Diese Zunahme erfolgte vorwiegend in ländlichen Gebieten.“²¹ Die Entwicklung des Motorisierungsgrades wird in Tabelle 1 aufgezeigt:

¹⁹ Vgl. Umweltbundesamt (2001), S. 441

²⁰ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 127

²¹ Vgl. Umweltbundesamt (2001), S. 442

Jahr	1985	1990	1995	1999
Pkw/1.000 EW	334	389	446	495

Tab. 1: Entwicklung des Motorisierungsgrades für Pkw pro 1.000 Einwohner in Österreich

Quelle: Umweltbundesamt (2001), S. 442

Es ist festzuhalten, dass der MIV in den letzten Jahren beträchtlich zugenommen hat. Die zurückgelegte Kilometerleistung pro Einwohner stieg zwischen 1980 und 1990 um 50% (1980: 9.900km/EW/Jahr, 1990: 14.800km/EW/Jahr). Der Großteil dieser Zunahme entfällt auf den Pkw-Verkehr. Auch im öffentlichen Verkehr (ÖV) konnte in den letzten 20 Jahren ein Anstieg der Personenkilometer um 32% verzeichnet werden, und zwar von 21,4 Mrd. km im Jahr 1980 auf 28,2 Mrd. km im Jahr 1999. Der gesamte nichtmotorisierte Verkehr verzeichnete hingegen einen leichten Rückgang von –1,4% an Personenkilometern (1980: 7,2 Mrd. 1999: 7,1 Mrd.) zwischen 1980 und 1999.²²

Der Berufspendlerverkehr trägt nicht unwesentlich zu dem gestiegenen Verkehrsaufkommen im MIV bei. Er hat seit den 1960er Jahren besonders in den Einzugsgebieten von Städten nicht zuletzt aufgrund der starken Zuzüge ins städtische Umland bei gleichzeitiger Beibehaltung der Arbeitsstätte in der Kernstadt kontinuierlich zugenommen. Er stellt heute ein Viertel aller täglich unternommenen Wege und wird zu 57% im MIV zurückgelegt.²³ Im Anschluss soll nun die Entwicklung des Pendlerverkehrs im Großraum Wien diskutiert werden.

2.1.2 Der Pendlerverkehr in Niederösterreich

Niederösterreich stellt das bedeutendste Pendlereinzugsgebiet für den Großraum Wien dar. Nicht zuletzt aufgrund der geographischen Lage bilden die Umlandgemeinden Wiens das Haupteinzugsgebiet für die Pendlerströme in die Stadt Wien. Wie Abbildung 2 zeigt, sind es die Bezirke Baden, Mödling, Wien - Umgebung, Gänserndorf, Korneuburg, Klosterneuburg und Tulln sowie die Bezirke Neusiedl am See und Eisenstadt Umgebung, die die meisten Wien Pendler aufweisen.

²² Vgl. Umweltbundesamt (2001), S. 444

²³ Vgl. Herry (2002), S. 90

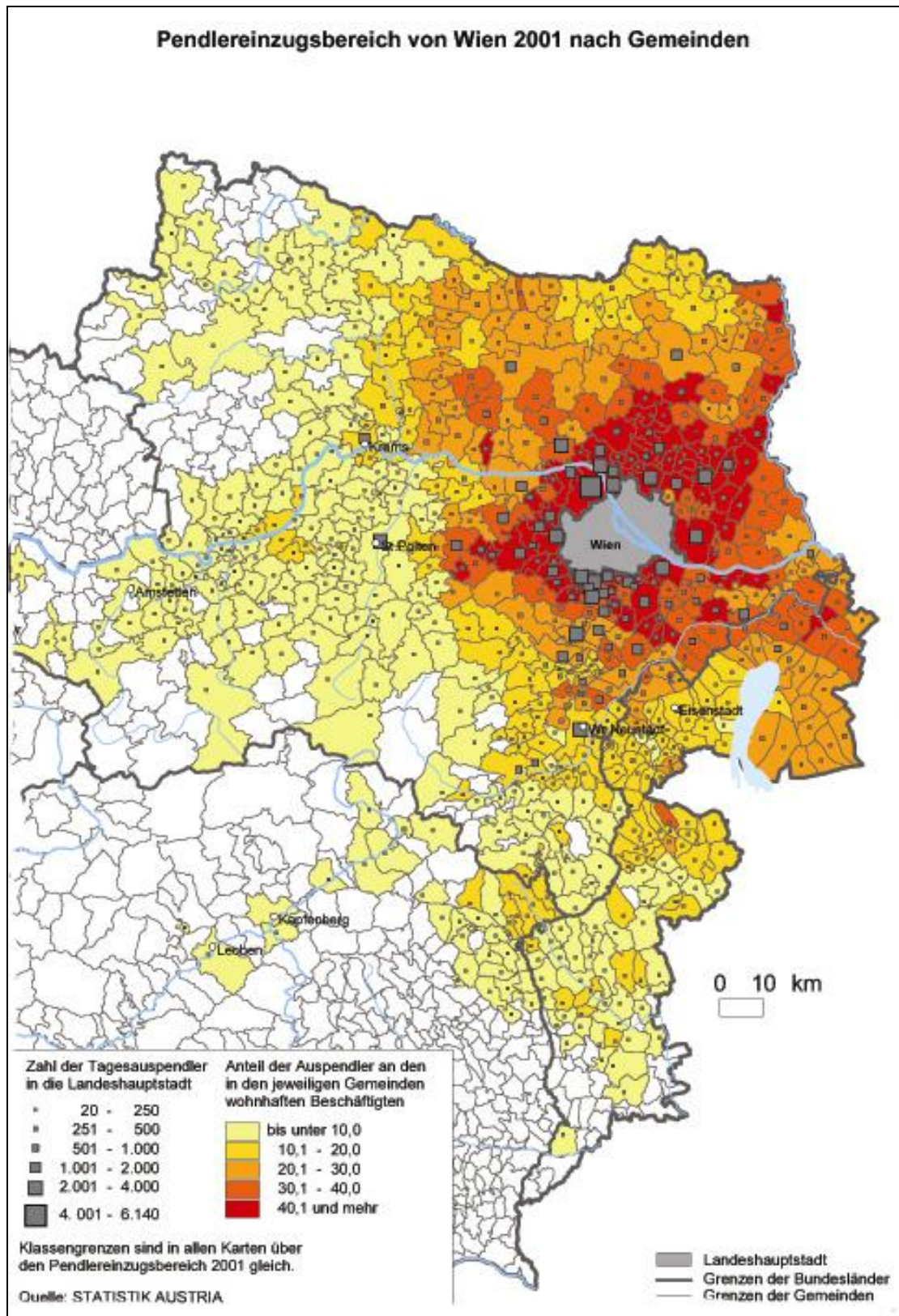


Abb. 2: Pendlereinzugsgebiet Wien

Quelle: Statistik Austria (2004): Volkszählung Berufspendler 2001, S. 16

Abbildung 3 liefert zunächst einen Überblick über die Erwerbstätigen des Landes Niederösterreich. Von den mehr als 700.000 Erwerbstätigen in Niederösterreich können 44% als Gemeinde- und Bezirksbinnenpendler klassifiziert werden, während weitere 19% in andere Bezirke Niederösterreichs zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. Weitere 27% pendeln in ein anderes Bundesland aus, wobei davon der Großteil nach Wien zur Arbeit pendelt. Fast die Hälfte aller Erwerbstätigen Niederösterreichs pendelt aus seiner Heimatgemeinde bzw. seinem Heimatbezirk aus.

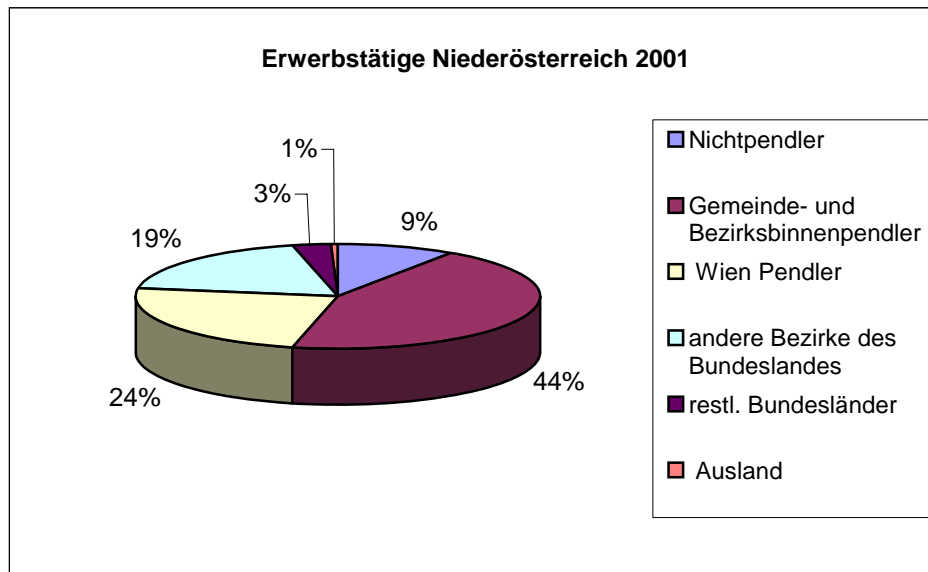


Abb. 3: Übersicht Erwerbstätige Niederösterreich 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Abbildung 4 liefert weiters einen Überblick über die Pendler Niederösterreichs.

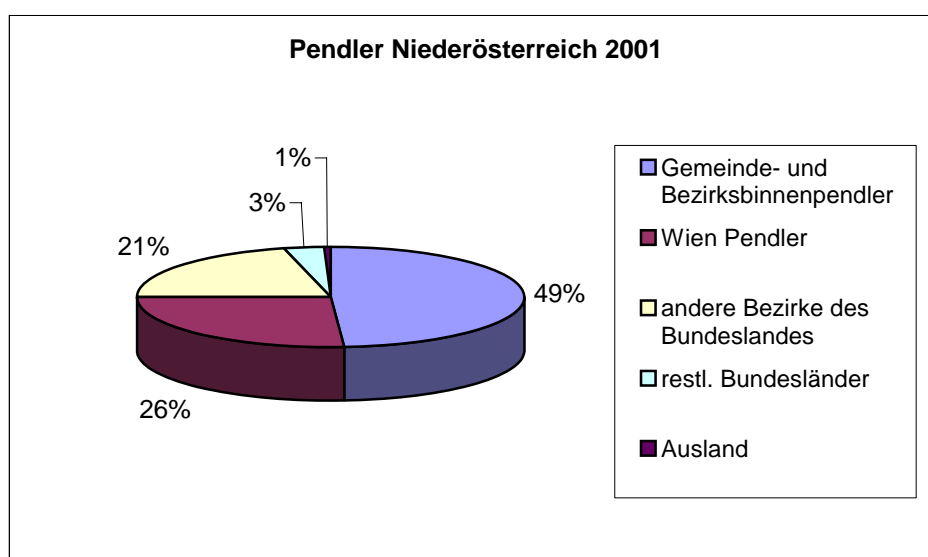


Abb. 4: Übersicht Pendler Niederösterreich 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Von den insgesamt 635.000 niederösterreichischen Pendlern sind knapp die Hälfte Gemeinde- oder Bezirksbinnenpendler, 21% der Niederöreicher pendeln in einen anderen Bezirk Niederösterreichs, und 29% pendeln in ein anderes Bundesland bzw. ins Ausland. 87% der Bundeslandauspendler pendeln nach Wien aus.

Abbildung 5 gibt weiters einen Überblick über die Anzahl der Erwerbstätigen der jeweiligen politischen Bezirke und stellt den Anteil der Pendler bzw. Nichtpendler an der Gesamtheit der Erwerbstätigen dar.

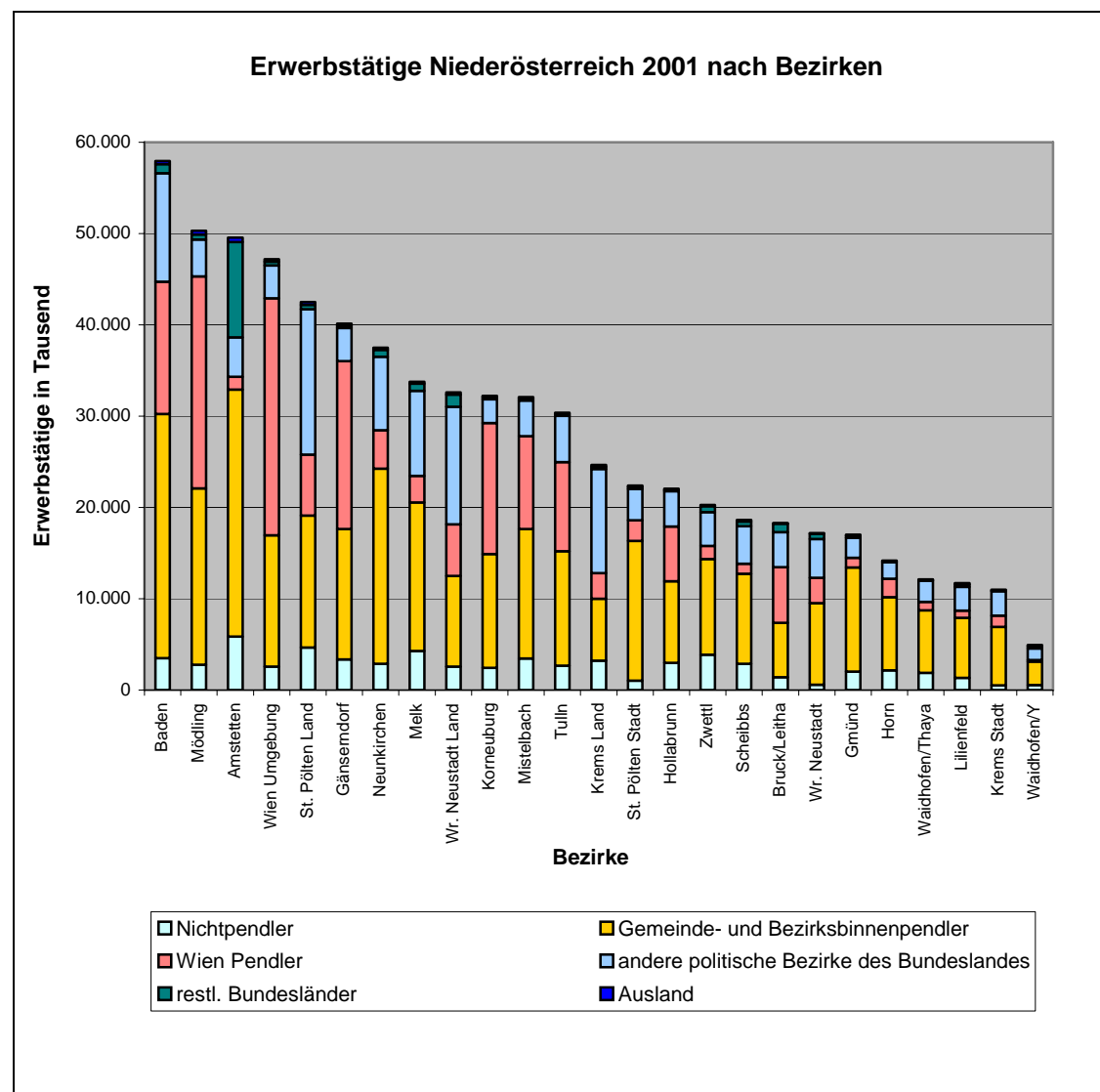


Abb. 5: Übersicht Erwerbstätige Niederösterreich 2001 nach Bezirken

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Die Bezirke Baden, Mödling, Amstetten und Wien Umgebung zählen die höchste Anzahl an Erwerbstätigen im Bezirksvergleich. In den meisten Fällen stellen hier die

Gemeinde- und Bezirksbinnenpendler sowie Pendler, die in andere politische Bezirke des Bundeslandes pendeln, die Mehrheit der Pendler, obwohl bei den wiennahen Gemeinden ein deutlich höherer Anteil an Wien Pendlern zu erkennen ist.

Abbildung 6 erweitert die obenstehende Grafik und zeigt den Anteil der Pendler anteilig in Prozent an der Gesamtheit der Erwerbstätigen der jeweiligen Bezirke auf.

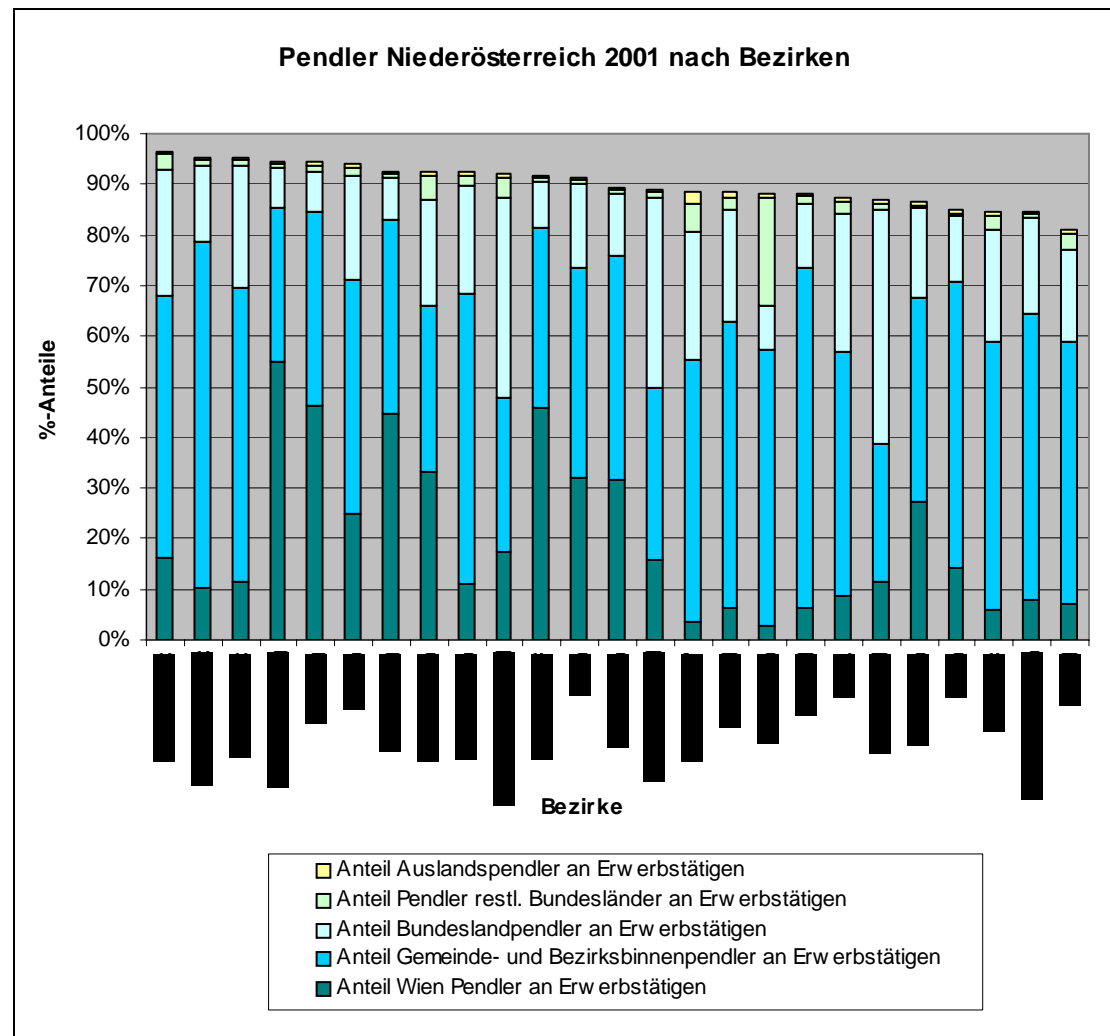


Abb. 6: Pendler Niederösterreich 2001 nach Bezirken in Prozent

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Wie bereits oben erwähnt, sind der Großteil aller Pendler Gemeinde- und Bezirksbinnenpendler. Von den Bundeslandauspendlern stellen die Wien Pendler die Mehrheit. Die höchste Pendlerquote weisen die Bezirke Wr. Neustadt, St. Pölten Stadt, Krems Stadt, Wien-Umgebung, Mödling, Baden und Korneuburg auf. Es sind auch hier vor allem die Bewohner der Umlandgemeinden Wiens, die in die Bundeshauptstadt zur Arbeit pendeln.

In Abbildung 7 wird der Anteil der Wien Pendler nochmals im Detail ausgewiesen. Hieraus geht hervor, dass der Bezirk Wien-Umgebung die höchste Quote an Wien Pendlern aufweist, gefolgt von Gänserndorf, Mödling und Korneuburg. Es kann angenommen werden, dass dies vor allem auf die geographische Nähe zur Bundeshauptstadt Wien zurückzuführen ist.

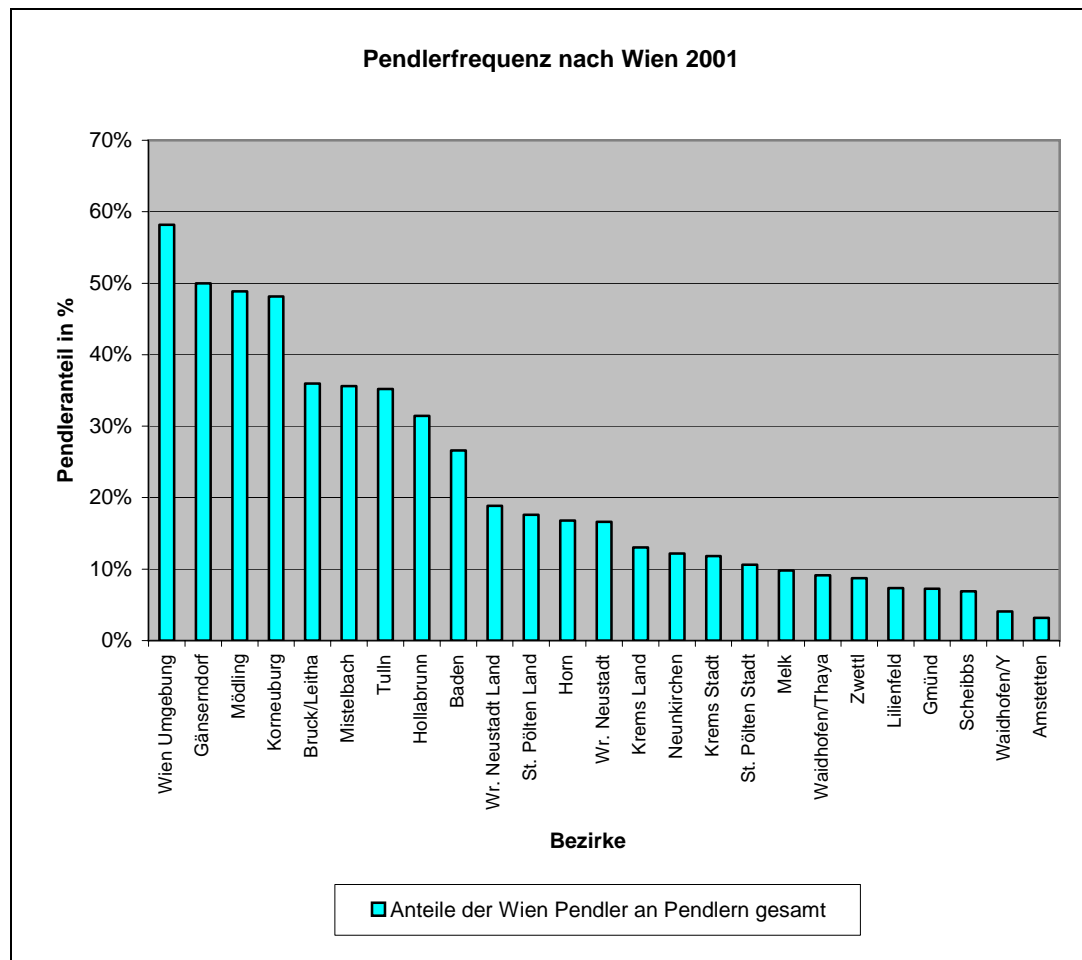


Abb. 7: Pendlerfrequenz nach Wien 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Die Darstellung der Pendlerströme für Niederösterreich hat nun gezeigt, dass die Bezirke rund um die Bundeshauptstadt Wien die höchsten Pendlerquoten aufweisen, während jene im Norden Niederösterreichs die verhältnismäßig niedrigsten Pendlerquoten aufweisen. Betrachtet man lediglich die Pendlerfrequenz nach Wien, so sind es erwartungsgemäß die Umlandbezirke Wiens, die die höchsten Anteile an Wien Pendlern aufweisen.

Abschließend soll die relative Veränderung der Pendlerströme von Niederösterreich nach Wien zwischen 1991 und 2001 dargestellt werden.

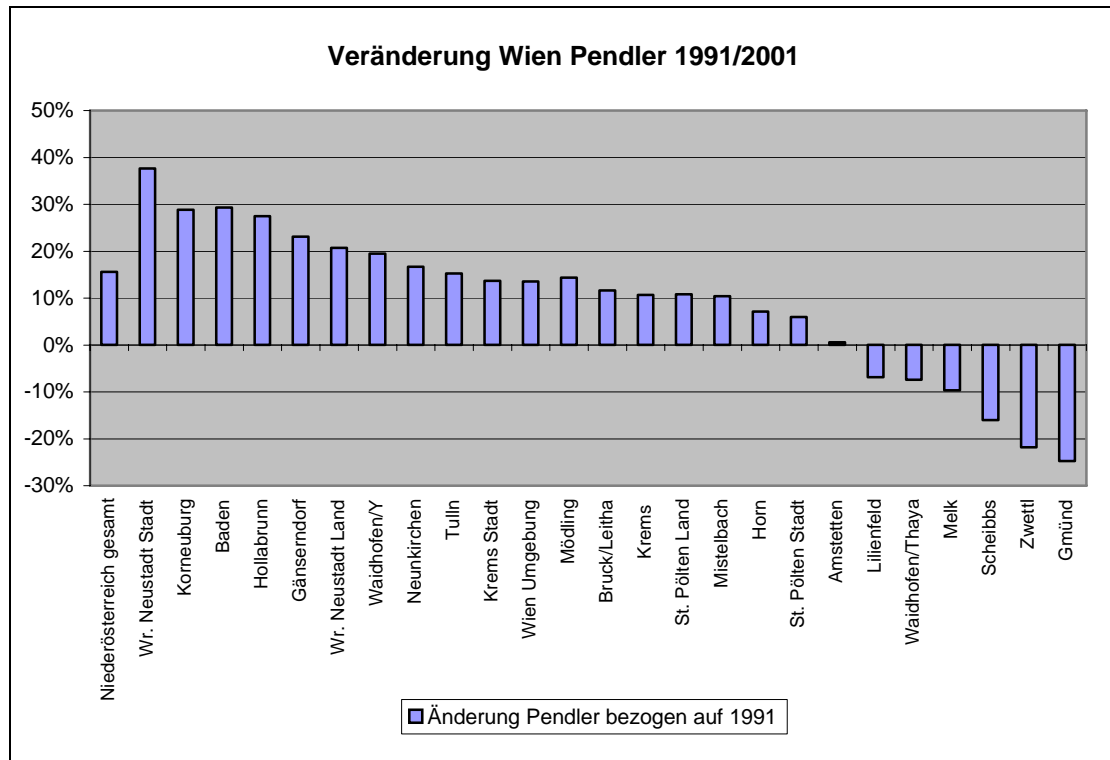


Abb. 8: Änderung Wien Pendler 1991/2001 in Prozent, Niederösterreich

Quelle: Eigene Berechnungen anhand Daten der Statistik Austria

Im Zeitraum 1991 – 2001 wuchs die Anzahl der Wien Pendler um durchschnittlich 16%. Dabei waren es hauptsächlich die im Einzugsgebiet Wiens gelegenen Bezirke, deren Auspendleranteil nach Wien teilweise überdurchschnittlich wuchs, während im Waldviertel der Anteil der Wien Pendler am deutlichsten zurückging.

2.1.3 Der Pendlerverkehr im Burgenland

Wie bereits in Abbildung 2 ausgewiesen, stellt das Nordburgenland ein weiteres typisches Pendlereinzugsgebiet für den Großraum Wien dar. Die jüngste Volkszählung Berufspendler der Statistik Austria lieferte folgende Ergebnisse:

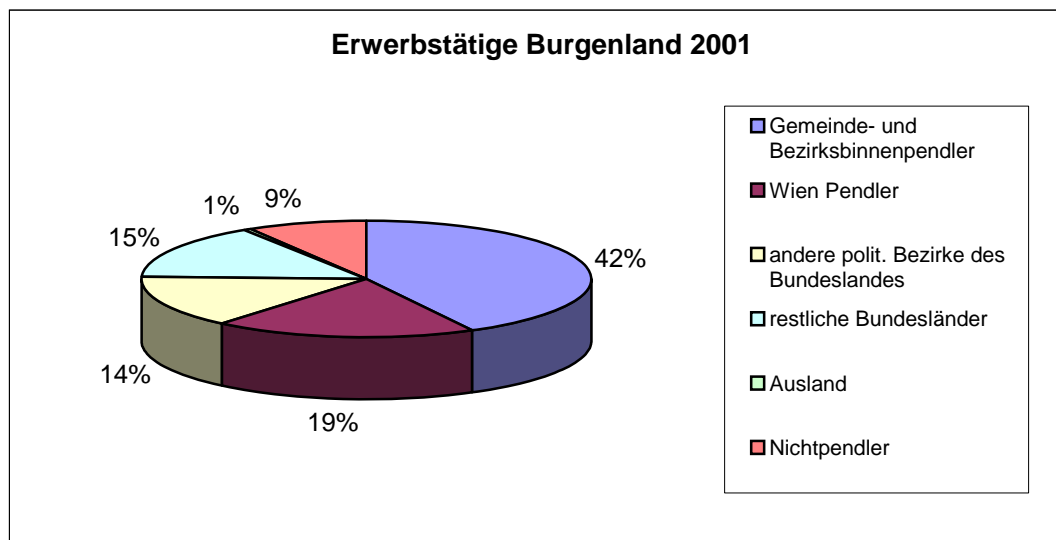


Abb. 9: Übersicht Erwerbstätige Burgenland 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Abbildung 9 verdeutlicht die Pendlerströme der burgenländischen Erwerbstätigen. Von den 122.217 Erwerbstätigen des Burgenlandes stellen fast 50% Bezirks- und Bundeslandauspendler, 42% Gemeinde- und Bezirksbinnenpendler und 9% Nichtpendler. Beinahe ein Fünftel aller Erwerbstätigen pendelt nach Wien aus.

Abbildung 10 stellt weiters die Gesamtheit aller burgenländischen Pendler dar.

Von den insgesamt 111.817 Pendlern des Bundeslandes gelten 45% als Gemeinde- und Bezirksbinnenpendler und 54% als Bezirks- und Bundeslandauspendler. Von den Bezirks- und Bundeslandauspendlern pendeln 21% nach Wien, 16% in einen anderen politischen Bezirk des Burgenlandes, 17% in andere österreichische Bundesländer und 1% ins Ausland.

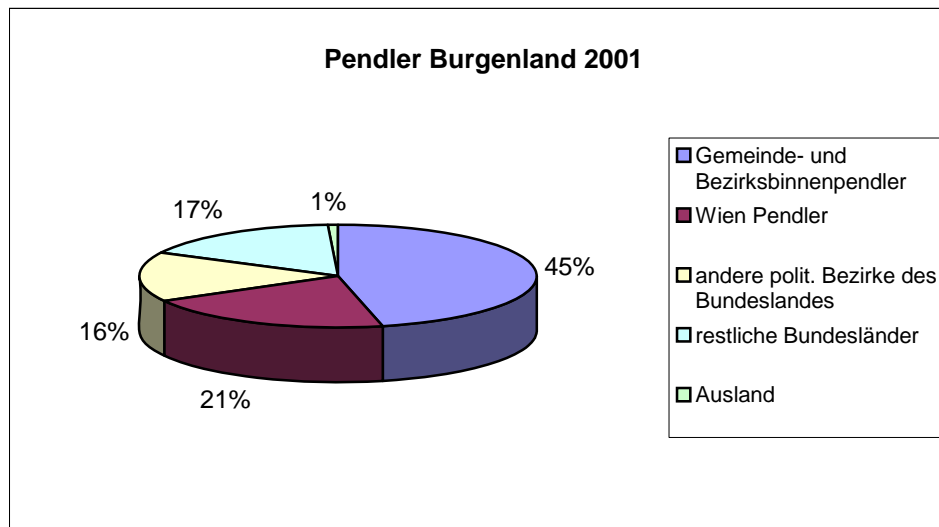


Abb. 10: Übersicht Pendler Burgenland 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Abbildung 11 gibt anschließend einen Überblick über die Erwerbstätigen der jeweiligen burgenländischen Bezirke und zeigt zugleich den Anteil der Pendler bzw. Nichtpendler der jeweiligen Bezirke auf.

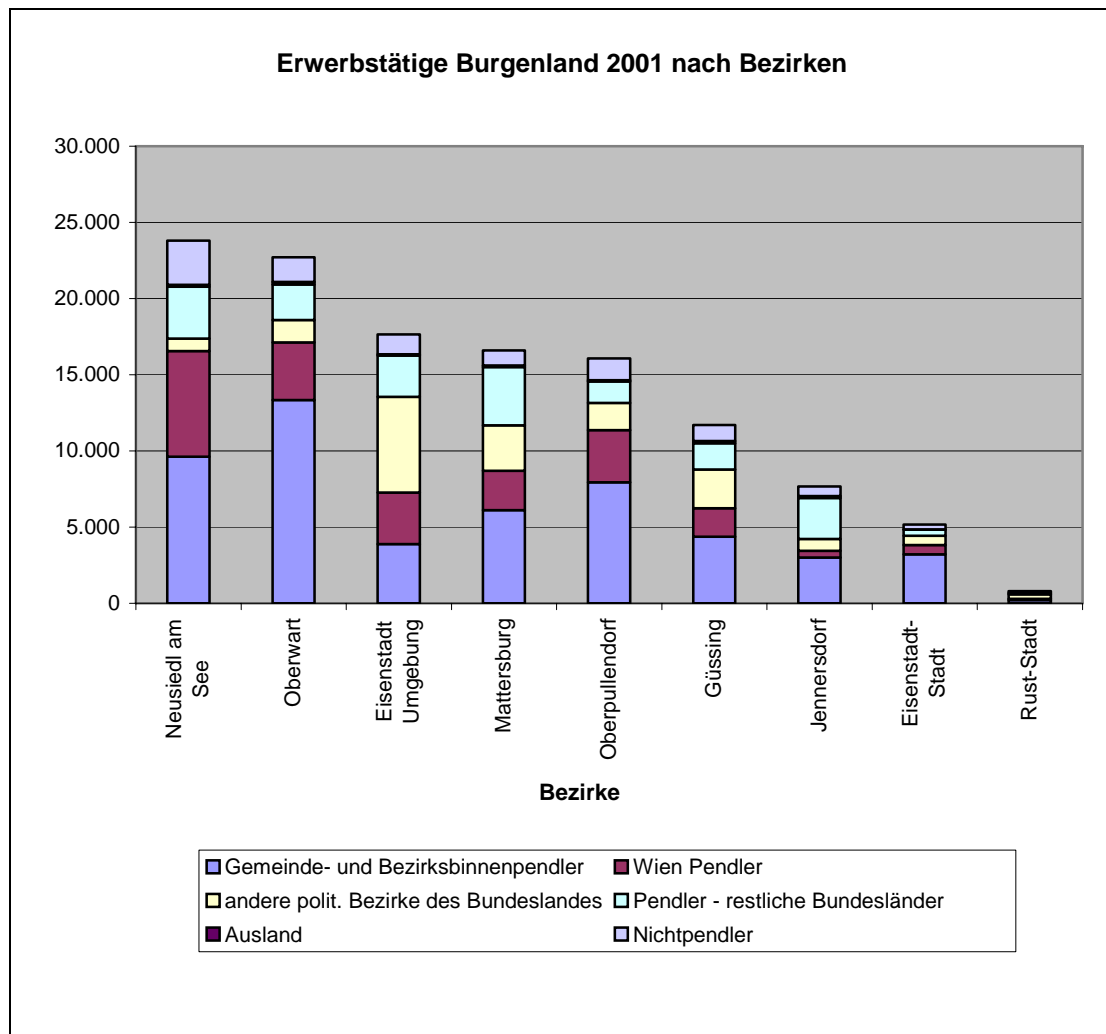


Abb. 11: Übersicht Erwerbstätige Burgenland 2001 nach Bezirken

Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Aus der Darstellung ist zu erkennen, dass der Bezirk Neusiedl am See die meisten Erwerbstätigen zählt, gefolgt von Oberwart, Eisenstadt Umgebung und Mattersburg. Der Großteil aller Erwerbstätigen aller Bezirke pendelt zu seiner Arbeitsstätte, wobei die Pendlerströme von Bezirk zu Bezirk deutlich variieren.

Abbildung 12 zeigt die Pendlerströme anteilig an der erwerbstätigen Bevölkerung der jeweiligen Bezirke auf.

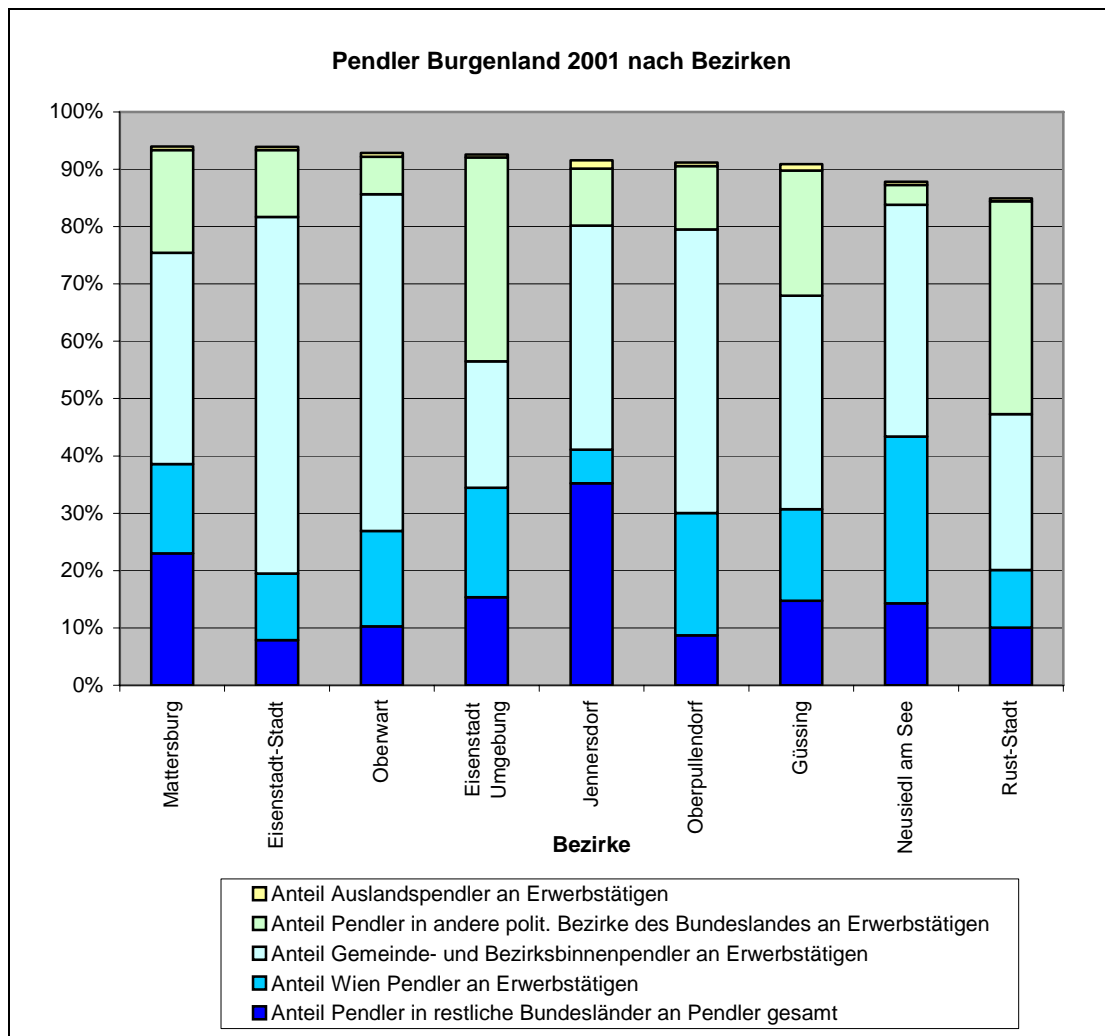


Abb. 12: Pendler Burgenland 2001 nach Bezirken in Prozent

Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Die Bezirke Eisenstadt Stadt und Mattersburg weisen den größten Anteil an Pendlern auf, gefolgt von Eisenstadt Umgebung, Oberwart und Jennersdorf. Den geringsten Pendleranteil weist Rust Stadt auf. Der Großteil aller Pendler sind Gemeinde-, Bezirks- bzw. Bundeslandbinnenpendler.

Abbildung 13 zeigt schließlich den Anteil der Wien Pendler am gesamten Pendleraufkommen auf. Hier fällt auf, dass aus dem Bezirk Neusiedl am See die meisten Personen nach Wien pendeln. Ebenso die Bezirke Oberpullendorf und Eisenstadt Umgebung weisen eine hohe Rate an Auspendlern nach Wien auf.

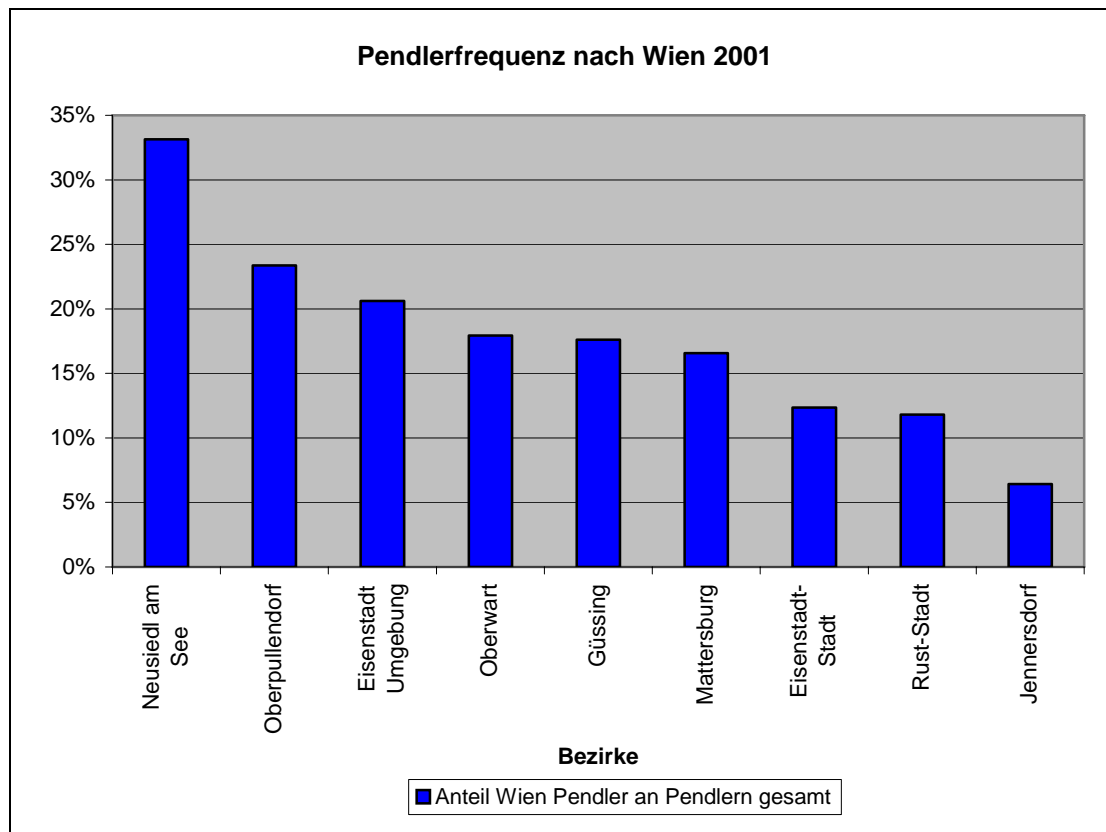


Abb. 13: Pendlerfrequenz nach Wien 2001

Quelle: Eigene Darstellung, Daten der Volkszählung Berufspendler 2001 der Statistik Austria

Es kann nun festgestellt werden, dass mehr als 91% der Erwerbstätigen des Burgenlandes zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. Betrachtet man die Bezirksebenen, so sind es die Bezirke Mattersburg und Eisenstadt-Stadt, die die höchsten Pendleranteile aufweisen, während Rust-Stadt und Neusiedl am See die geringsten Pendlerquoten aufzeigen. Von den Wien Pendlern zählt Neusiedl am See anteilmäßig die meisten Pendler, gefolgt von Oberpullendorf und Eisenstadt Umgebung.

Betrachtet man abschließend die Pendlerentwicklung nach Wien zwischen den Zeitpunkten 1991 und 2001, so wird deutlich, dass im Burgenland der Pendlerverkehr nach Wien im Durchschnitt um nur 2% gestiegen ist. Während allerdings die Bezirke Eisenstadt Stadt, Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung und Mattersburg teilweise relativ hohe Pendlerzuwächse verzeichneten, sanken die Pendlerquoten in den übrigen Bezirken des Burgenlandes deutlich.

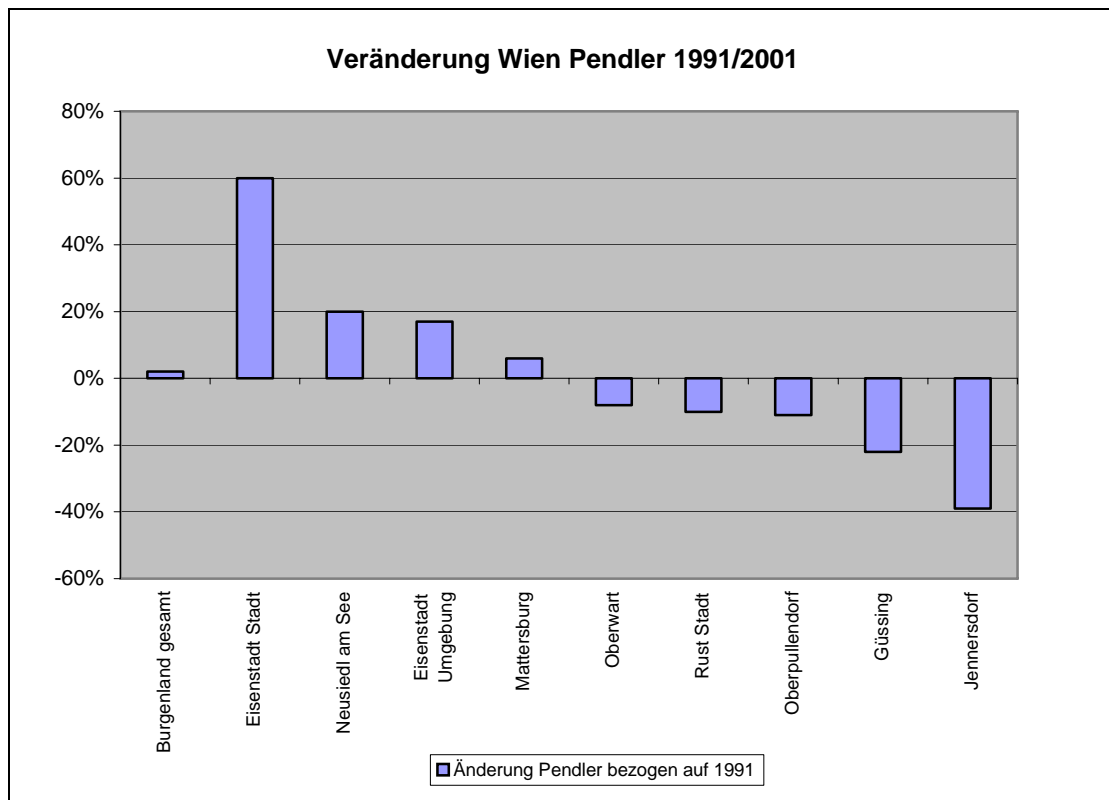


Abb. 14: Veränderung Wien Pendler 1991/2001 in Prozent, Burgenland

Quelle: Eigene Berechnungen anhand Daten der Statistik Austria

Abschließend soll ein Vergleich der Pendlerquoten zwischen den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich für das Jahr 2001 angestellt werden.

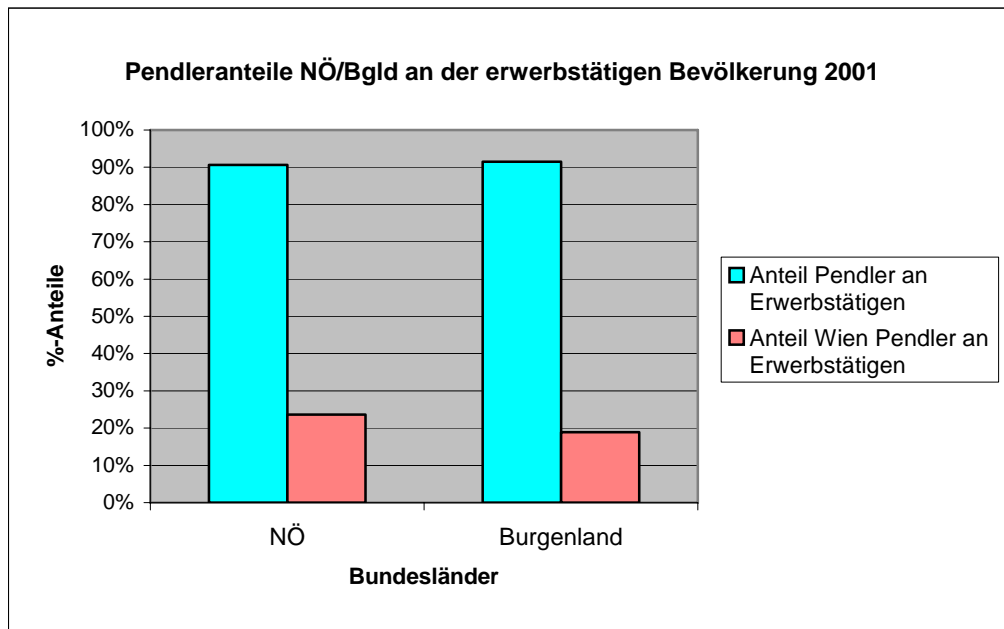


Abb. 15: Pendleranteile NÖ/Bgld an der erwerbstätigen Bevölkerung 2001

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 15 verdeutlicht, dass sowohl Niederösterreich als auch das Burgenland eine Pendlerquote von rund 91% aufweisen. Betrachtet man die Anzahl der Wien Pendler, so stellt man fest, dass in Niederösterreich 24% der Erwerbstätigen nach Wien auspendeln, während aus dem Burgenland lediglich 19% der Erwerbstätigen nach Wien zur Arbeit pendeln.

2.2 Die Suburbanisierung

Der Begriff Suburbanisierung bezeichnet die heutzutage vielerorts vorherrschende Siedlungsform im städtischen Umland, gekennzeichnet durch einen hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern. Die Suburbanisierung des Wohnens und des Handels bedingt in hohem Maße die Zersiedelung des städtischen Umlandes, „(...) die durch Verbesserung der Infrastruktur, private Motorisierung und steuerl. Förderung des Eigenheimbaus begünstigt wurde (...). Sie bewirkt umfangreiche Pendlerwanderungen, da die Arbeitsstätten (...) weiterhin in der Kernstadt liegen.“²⁴ Aus dieser Definition geht hervor, dass die staatliche Förderung des Eigenheimbaus sowie die steuerliche Förderung von Pendlern die Zersiedelung und den Pendlerverkehr im städtischen Umland begünstigen.

2.2.1 Allgemeines zur Siedlungsentwicklung und Suburbanisierung des Wohnens in Österreich

Österreich hat eine Gesamtfläche von knapp 84.000 km² und zählt mehr als acht Mio. Einwohner. Aufgrund der topographischen Bedingungen können nur 37% der Landesfläche in Österreich als Dauersiedlungsraum genutzt werden. Dies führt zu einer Einwohnerdichte von 260 EW/km², die jener von Europas Ballungszentren gleicht.²⁵ Trotz einer stagnierenden bzw. leicht abnehmenden Bevölkerungsentwicklung ist der Flächenverbrauch in Österreich seit 1995 um 23% angestiegen.²⁶ „Der Pro-Kopf-Verbrauch an Boden für Bau-, Verkehrs-, und Erholungsflächen (...) beträgt mittlerweile 545 m² pro Person.“²⁷

Der gestiegene Flächenverbrauch ist kaum auf die Bevölkerungsentwicklung zurückzuführen, sondern vor allem auf die Änderung der Lebensstandards und Lebensgewohnheiten der Bevölkerung. Auch der Wandel der Lebensformen hat sich deutlich auf den Flächenverbrauch ausgewirkt. So sind Singlehaushalte und Alleinerzieherhaushalte heute keine Seltenheit mehr. Betrug der Anteil der Singlehaushalte 1970 ein Viertel aller Haushalte, so waren es 2001 bereits mehr als 30%.²⁸ Ungeachtet der Singlehaushalte, hat sich auch die Zahl der im Haushalt lebenden Personen merklich verringert, während die durchschnittliche

²⁴ Vgl. Brockhaus (1998), S. 330

²⁵ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 109

²⁶ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 111

²⁷ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 109

²⁸ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 111

Wohnungsgröße zugenommen hat. Lebten frühere Generationen noch in Mehrpersonenhaushalten im Hause ihrer Eltern, so setzt man heutzutage auf eine Entflechtung der Generationen beim Wohnen. Heutzutage ist weiters ein deutlicher Trend hin zu Einfamilienhaushalten erkennbar, die immer öfter außerhalb kompakter Siedlungsgebiete zu finden sind. Die Suburbanisierung des Wohnens tritt hier mehr denn je zu Tage.²⁹ Die Suburbanisierung entstand aus dem Bedürfnis heraus, die Kernstadt zu verlassen und sich aufgrund der besseren Lebensqualität im städtischen Umland anzusiedeln. Die zunehmende Wohnbautätigkeit im städtischen Umland führt mangels raumplanerischer Ordnungsinstrumente allerdings oft zu dezentralen Siedlungsräumen, wodurch deren Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln stark erschwert und die Benutzung des privaten Pkw forciert wird.

Veranschaulicht man sich die Wanderungsbewegungen innerhalb Österreichs, so ist deutlich erkennbar, dass es in Österreich typische Suburbanisierungsräume gibt.

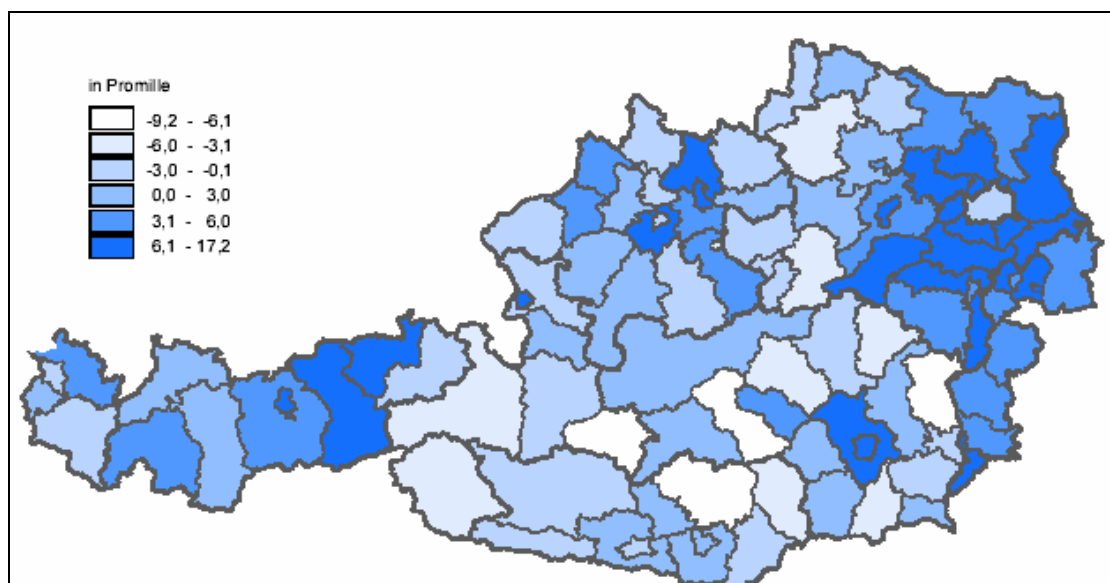


Abb. 16: Wanderungssaldo 2001 auf 1.000 Einwohner (Jahresdurchschnitt) nach politischen Bezirken

Quelle: Statistik Österreich (2002.): Wanderungsstatistik 2001, S. 29

Aus Abbildung 16 ist zu erkennen, dass Suburbanisierungsprozesse großteils um den Großraum Wien herum zu beobachten sind. Die an das Bundesland Wien angrenzenden Bezirke weisen mit Abstand die größten Wanderungsgewinne auf. Auch die Bezirke rund um die Landeshauptstädte Graz, Linz, Innsbruck, Eisenstadt und St. Pölten weisen hohe Zugewinne auf.

²⁹ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 111

2.2.2 Wanderungsbewegungen im Großraum Wien

Die Bevölkerungsgewinne des städtischen Umlandes bzw. der angrenzenden ländlichen Regionen bei gleichzeitigen Bevölkerungsverlusten der Großstadt, können als Indiz für die Suburbanisierung des Wohnens verstanden werden. Es sind vor allem Familien, insbesondere Jungfamilien, mit mittlerem bzw. höherem Einkommen, die von der Kernstadt ins städtische Umland ziehen, während Einzelwanderungen in die Kernstadt den Gegenpol zu Familienwanderungen ins Umland darstellen.³⁰ Eine Betrachtung der Bevölkerungsbewegungen zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland verdeutlicht, dass jährlich mehr Menschen aus der Bundeshauptstadt Wien wegziehen als zuziehen. Tabelle 2 zeigt die Wanderungsbewegungen zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland der letzten 25 Jahre auf.

Jahr	Wegzüge aus Wien...		Wegzüge nach Wien aus...	
	Ins Burgenland	Nach Niederösterreich	Dem Burgenland	Niederösterreich
1981	3.505	42.508	4.151	26.843
1991	4.536	54.764	4.019	26.535
1996	1.636	16.184	1.674	12.226
2001	2.492	20.843	1.680	10.489
Saldo	12.169	134.299	11.524	76.093

Tab. 2: Wanderungen Wien – Niederösterreich - Burgenland

Quelle: Statistik Austria

Aus Tabelle 2 geht hervor, dass zwischen den Jahren 1981 und 2001 knapp zweimal so viele Personen aus Wien nach Niederösterreich gezogen sind, als Personen aus Niederösterreich nach Wien gezogen sind. Für das Burgenland hielten sich die Zuzüge und Wegzüge die Waage. Es muss angemerkt werden, dass die Zahlen für 1981 und 1991 nicht exakt sind, da es zu dieser Zeit noch keine jährliche Wanderungsstatistik gab und die Wanderungen somit im Zuge der alle 10 Jahre stattfindenden Volkszählung ermittelt wurden. Dafür wurde bei der Volkszählung 1981 und 1991 nach dem Wohnsitz vor 5 Jahren gefragt. Hierbei gaben 4.536 Personen mit wohnhaft im Burgenland an, dass sie vor 5 Jahren in Wien wohnten

³⁰ Vgl. Marik, S. (2001), S. 22 f

und 54.746 Niederösterreicher, dass sie ebenfalls vor 5 Jahren in Wien wohnhaft waren.

In Ergänzung dazu veranschaulicht Abbildung 17, dass zwischen 1991 und 2001 vor allem die Umlandgemeinden Wiens bzw. jene der Landeshauptstädte die größten Bevölkerungsgewinne aufweisen konnten.

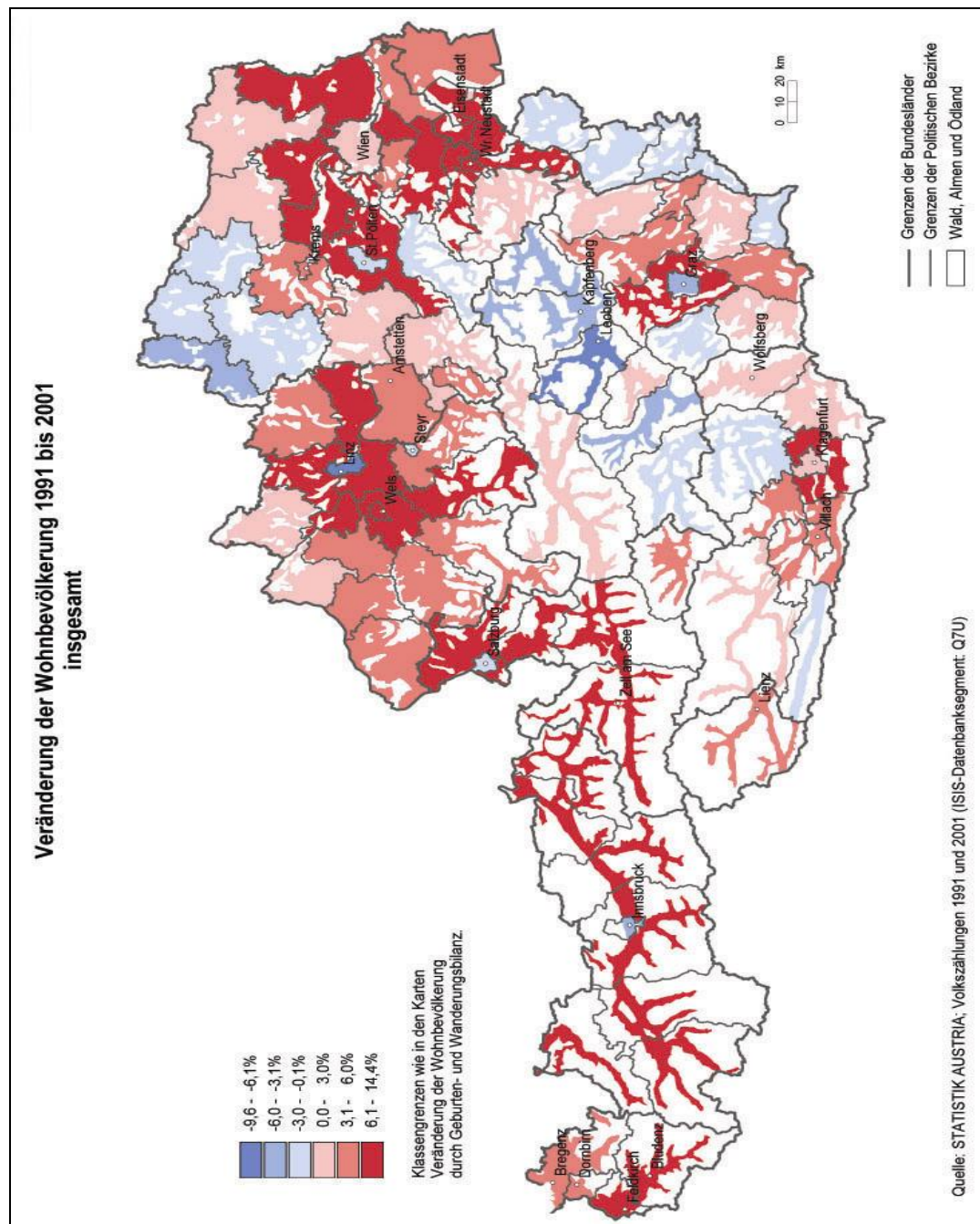


Abb. 17: Wanderungsbilanz 1991 – 2001

Quelle: Statistik Austria (2001), in:
http://www.statistik.at/karten/kartogramm/kartogramm239_02.shtml

Die nun folgenden Abbildungen zeigen im Detail die Wanderungen nach politischen Bezirken der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland für die Jahre 1996 bis 2001 auf.

In Niederösterreich sind es hauptsächlich die Umlandgemeinden Wiens, die in den letzten Jahren generell die höchsten Zuzüge verzeichneten.

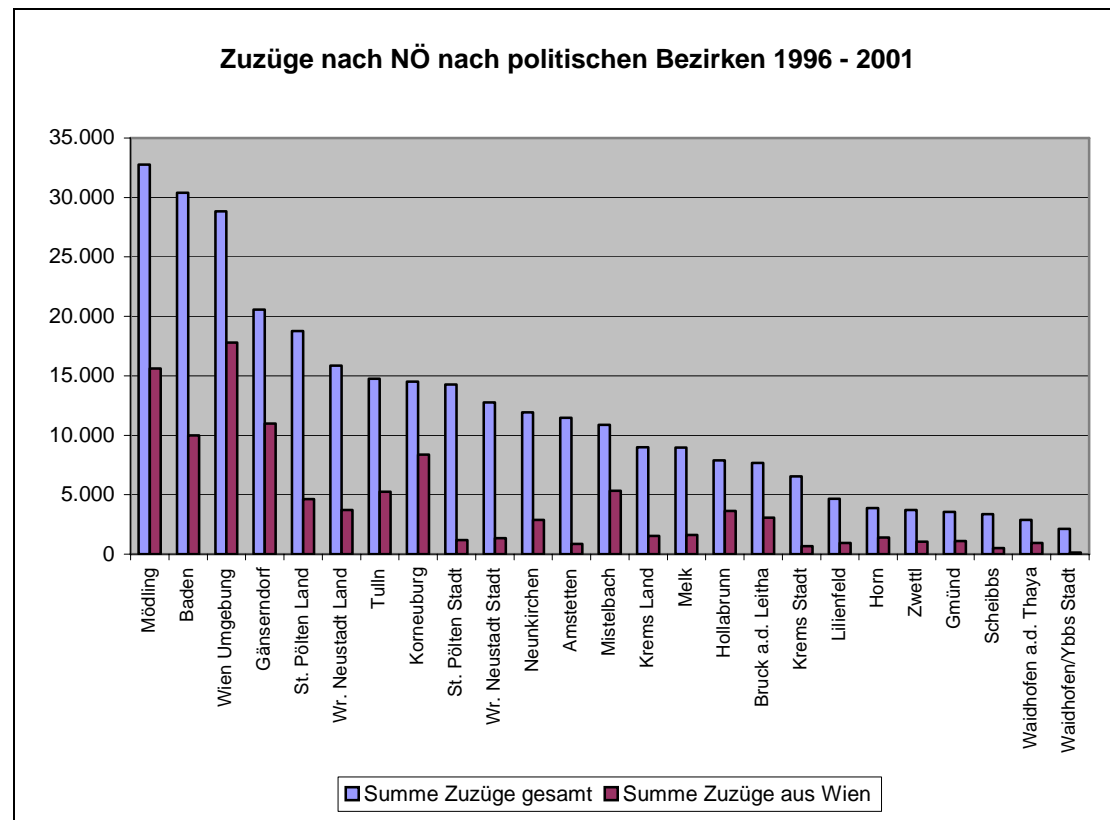


Abb. 18: Zuzüge nach Niederösterreich nach politischen Bezirken 1996 –2001

Quelle : Eigene Darstellung anhand Daten der Wanderungsstatistiken der Statistik Austria

Abbildung 18 zeigt, dass die Bezirke Mödling, Baden, Wien-Umgebung und Gänserndorf in absoluten Zahlen die meisten Zuzüge zwischen 1996 und 2001 verzeichneten.

Aus Abbildung 19 geht hervor, dass ebenso die Bezirke Wien – Umgebung, Mödling, Gänserndorf, Baden und Korneuburg die meisten Zuzüge aus Wien zwischen den Jahren 1996 und 2001 registrierten.

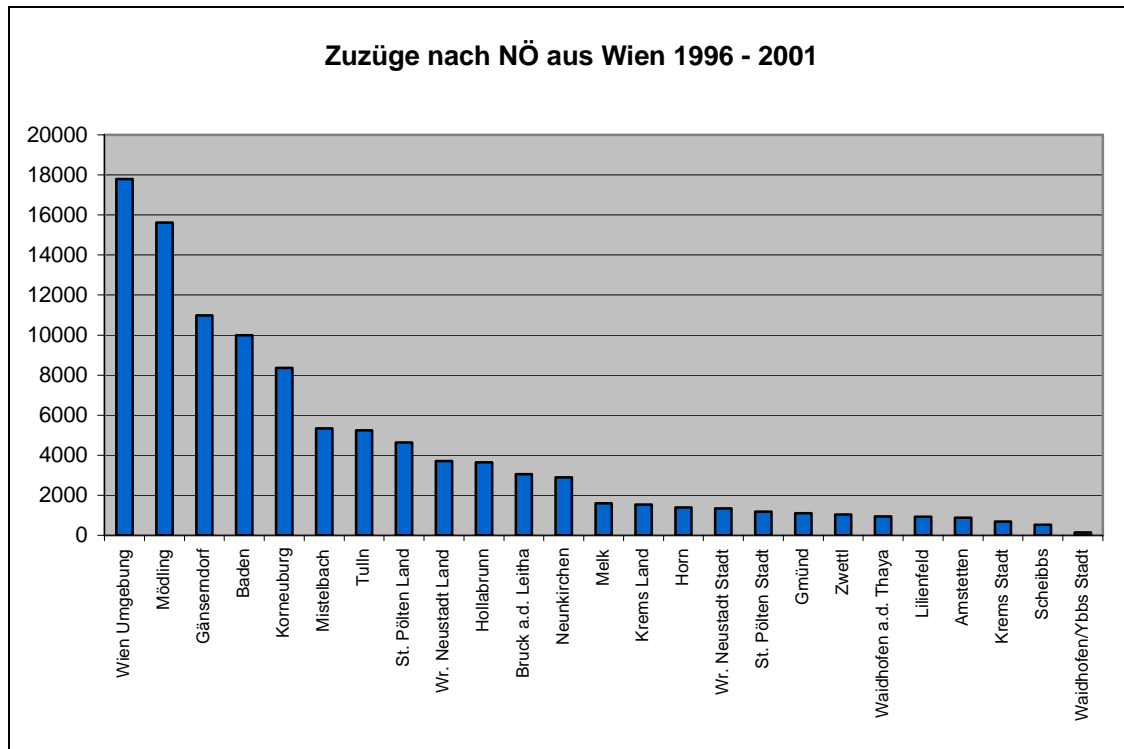


Abb. 19: Zuzüge aus Wien nach Niederösterreich 1996 - 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Wanderungsstatistiken der Statistik Austria

Im Burgenland sind es auch primär die im Einzugsgebiet Wiens gelegenen Bezirke, die die höchsten Zuzüge aus Wien verzeichneten. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen zunächst die Wanderungsbewegungen zwischen dem Burgenland und den restlichen Bundesländern auf und veranschaulichen anschließend die Zuzüge aus Wien im Detail.

Aus Abbildung 20 geht hervor, dass in absoluten Zahlen die Bezirke Neusiedl am See, Mattersburg, Oberwart und Eisenstadt Umgebung die meisten Zuzüge zwischen den Jahren 1996 bis 2001 verzeichneten.

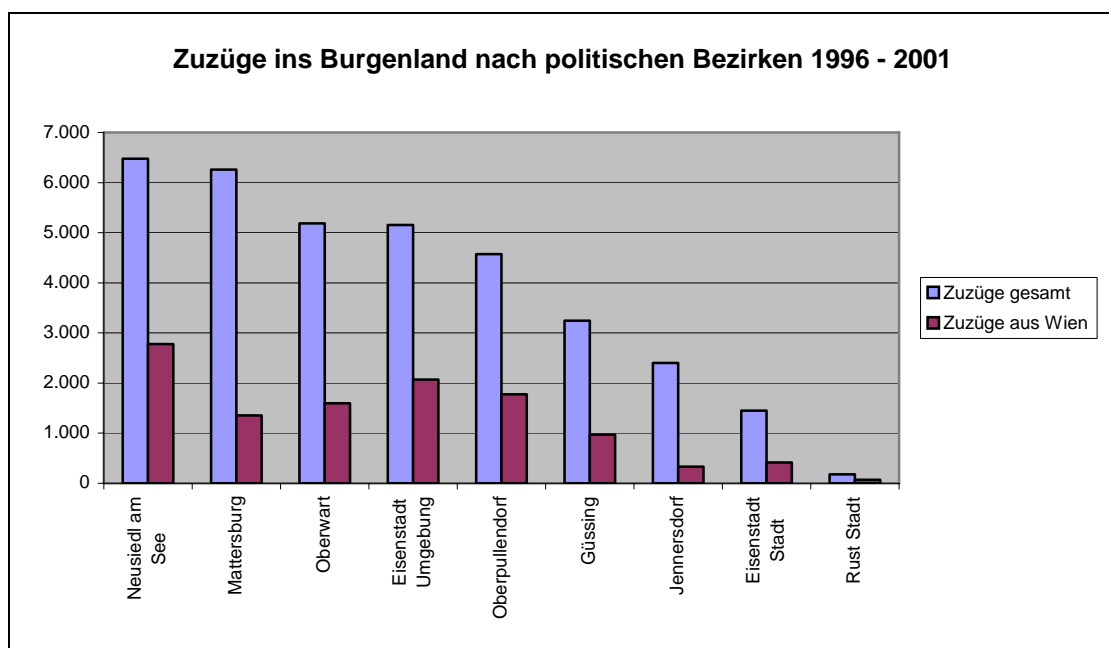


Abb. 20: Zuzüge ins Burgenland nach politischen Bezirken 1996 - 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Burgenland

Betrachtet man gesondert die Zuzüge von Wien ins Burgenland, so sind es die Bezirke Neusiedl am See, Eisenstadt Umgebung, Oberpullendorf und Oberwart, in welche die meisten Wiener zuzogen.

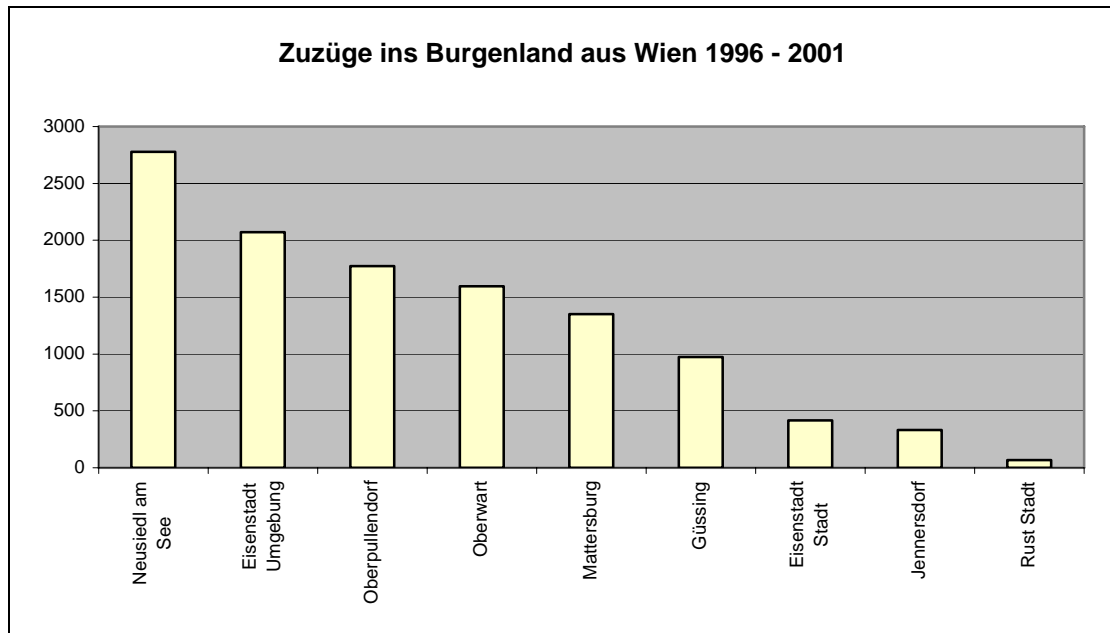


Abb. 21: Zuzüge aus Wien ins Burgenland 1996 – 2001

Quelle: Statistik Austria

Schließlich soll noch ein Vergleich zwischen den Zuzügen nach Niederösterreich und ins Burgenland angestellt werden.

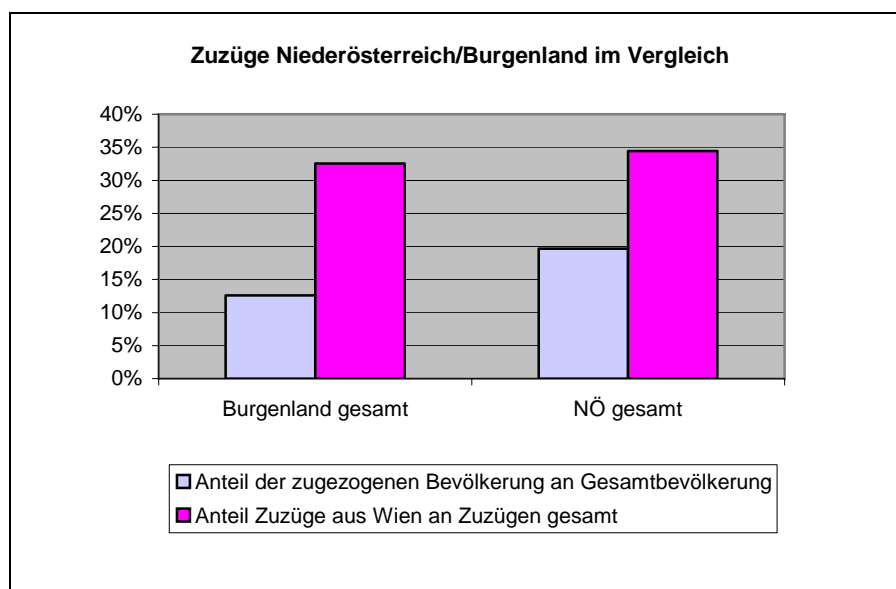


Abb. 22: Zuzüge Niederösterreich/Burgenland im Vergleich

Quelle: Eigene Darstellung

Während das Burgenland zwischen 1996 und 2001 eine Zuwanderungsrate von 13% aufwies, betrug sie für Niederösterreich 19 %. Die Zuzüge aus Wien, gemessen an den gesamten Zuzügen, betrugen für das Burgenland 33% und für Niederösterreich 34%.

2.2.3 Die Suburbanisierung des Wohnens vor dem Hintergrund der Eigenheimentwicklung im Großraum Wien

Die Verlagerung des Wohnsitzes ins städtische Umland, auch bezeichnet als die Suburbanisierung des Wohnens, hat in den letzten Jahrzehnten zu deutlichen Bevölkerungsverschiebungen von den Kernstädten in das Umland sowie zu einer regen Wohnbautätigkeit in den Umlandgemeinden geführt. Betrachtet man die Wohnungsentwicklung Österreichs, so stellt man fest, dass besonders die Umlandgemeinden Wiens seit den 1960er Jahren einen rasanten Wohnungs- und Bevölkerungszuwachs erfahren haben. Dennoch wurde der funktionelle Bezug zur Kernstadt Wien aufrecht erhalten, was sich vor allem in gestiegenen Pendlerströmen in die Kernstadt Wien zeigt. Mayer fasst dies treffend zusammen: „Die Siedlungsexpansion für Industrie-, Einkaufs-, Wohn- und Erholungszwecke in den vergangenen Jahrzehnten führte, neben vielen positiven Effekten (u.a. das Wirtschaftswachstum und die Erhöhung der Wohnqualität der Bevölkerung), vor allem im südlichen Wiener Umland (...) zu negativen Begleiterscheinungen, wie etwa einem anwachsenden motorisierten Individual- und Güterverkehr, einem dramatischen Anstieg des Flächenverbrauchs und einer Zersiedelung der Landschaft.“³¹ Besonders die wohlhabende, kaufkräftige Mittelschicht nutzte die günstigen Grundstückspreise und die gestiegene Mobilität, um der Umweltbelastung, dem Lärm und dem Verkehrschaos der Großstadt zu entfliehen und sich den Traum von einem Einfamilienhaus mit großzügigen Flächenansprüchen im städtischen Umland zu erfüllen. Nach wie vor ist die Bautätigkeit im Wiener Umland ungebrochen. Heutzutage ist allerdings zu beobachten, dass aufgrund gestiegener Grundstückspreise die Wohnbautätigkeit am Ortsrand der Umlandgemeinden vorherrschend ist, sprich in äußeren Gebieten des Umlandes, (...) „wo die Grundstücke noch billiger sind als in der unmittelbaren Nähe der Großstadt“.³²

³¹ Vgl. Mayer, V. (2004), S. 67 f

³² Vgl. Mayer, V. (2004), S. 68 f

In Niederösterreich sind es heute nicht mehr nur das südliche Umland Wiens, sondern auch die im Westen und Norden an Wien angrenzenden Bezirke, die eine rege Bautätigkeit verzeichnen.

Die Suburbanisierung des Wohnens geht nicht selten mit einer Dekonzentration von Bevölkerung und Produktion, Dienstleistung und Handel einher.³³ Im Wiener Umland entstanden eine Vielzahl lokaler Lebensräume, die das Traditionelle und Moderne in sich vereinen und höchst unterschiedliche funktionelle Vermischungen und Unterschiede sowohl auf gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und architektonischer Ebene aufweisen, die nicht immer unproblematisch sind.³⁴

Im Anschluss soll nun, nach einer kurzen Begriffsabgrenzung der Termini Gebäude und Wohnung, ein Überblick über die Wohnungsentwicklung in Österreich gegeben werden und dabei besonders der Fokus auf das Wiener Umland gelegt werden. Die Analyse der Wohnbautätigkeit in den Bundesländern Niederösterreich und Burgenland wird schließlich zeigen, dass der Ein- und Zweifamilienhausbau bei Neubauten überwiegt und sich besonders viele Wiener den Traum vom Haus im Grünen erfüllen, indem sie sich am häufigsten in den an Wien angrenzenden Bezirken Niederösterreichs und des Burgenlandes niederlassen.

2.2.3.1 Begriffsabgrenzung

Um begrifflichen Verwechslungen vorzubeugen, erscheint eingangs eine Definition der Termini „Wohnung“ und „Gebäude“ von absoluter Notwendigkeit.

„Gebäude sind freistehende oder – bei zusammenhängender Bauweise – klar gegeneinander abgegrenzte Baulichkeiten, deren verbaute Fläche mindestens 20 Quadratmeter beträgt.“³⁵ Als Gebäude gilt bei Wohnhausanlagen jedes Stiegenhaus – unabhängig von der Hausnummer, sowie Reihenhäuser mit direktem Eingang von außen. Schiffe, Wohnwagen, Mobilheime, Kioske, Land- oder forstwirtschaftliche Wirtschaftsgebäude, Garagen, Haltestellen bzw. Wartehäuschen, Gebäude mit vorwiegend militärischer Nutzung sowie Abbruchobjekte gelten nicht als Gebäude

³³ Vgl. Kistenmacher (2000), S. 17 f

³⁴ Vgl. Mayer, V. (2004), S. 67

³⁵ Vgl. Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Österreich, S. 23

und wurden in der Gebäudezählung der Statistik Austria folglich nicht berücksichtigt.³⁶

„Als Wohnung gilt ein Raum oder gelten mehrere Räume mit Nebenräumen, die eine in sich abgeschlossene Einheit bilden und mindestens mit Küche oder Kochnische ausgestattet sind.“³⁷ Als Wohnungen gelten sowohl Einfamilienhäuser, als auch Ferienwohnungen in Privathäusern, Pensionisten- und Krankenschwesternwohnheime, Appartements in Appartementhäusern sowie Wohnungen, die zur Gänze als Arbeitsstätte genutzt werden.³⁸

Aus den Begriffsdefinitionen geht hervor, dass primär der Begriff Wohnung als Indikator für die Wohnbautätigkeit in Österreich herangezogen werden soll, da dieser, im Gegensatz zum Begriff Gebäude, ausschließlich Wohneinheiten, sprich Einfamilienhäuser als auch Wohnungen in Wohnhausanlagen umfasst.

2.2.3.2 Überblick über die Wohnungsentwicklung in Österreich

Der Wohnungsbestand ist in Österreich in den letzten 15 Jahren leicht gestiegen. Während die in Österreich gängige Bauart von Ein- und Zweifamilienhäusern zu Lasten des Flächenverbrauchs und der Infrastrukturkosten geht, ist die Bauform der Mehrfamilienhäuser nach wie vor hauptsächlich nur in Städten bzw. größeren Gemeinden vorzufinden.

Die jüngste Gebäude- und Wohnungszählung der Statistik Austria von Mai 2001 ergab einen Bestand von 2,046.712 Gebäuden und 3,863.262 Wohnungen für ganz Österreich. Zum Vergleichsjahr der letzten Zählung im Jahr 1991 ergab diese eine Änderung des Bestandes an Gebäuden von +13,1% und an Wohnungen von +13,9%. 76% aller Gebäude waren Ein- und Zweifamilienhäuser, 10% größere Wohngebäude und 14% der Gebäude waren Nichtwohngebäude.³⁹ Dies ergibt einen Bestand von 1,555.550 Ein- und Zweifamilienhäusern und 204.671 größeren Wohngebäuden. Einen Überblick über den Wohnungsbestand in Österreich gibt Tabelle 3. Dabei werden zugleich die Bestandsänderungen zum Vergleichsjahr 1991 aufgezeigt.

³⁶ Ebenda, S. 23

³⁷ Ebenda, S. 23

³⁸ Ebenda, S. 23

³⁹ Vgl. Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Österreich, S. 9

Bundesländer	Veränderung des Wohnungsbestandes			
	1991	2001	Änderung absolut	Änderung in %
Österreich	3.393.271	3.863.262	469.991	13,9
Burgenland	110.920	126.269	15.349	13,8
Kärnten	223.267	260.541	37.274	16,7
NÖ	648.471	738.235	89.764	13,8
OÖ	513.150	604.299	91.149	17,8
Salzburg	200.860	238.480	37.620	18,7
Steiermark	496.527	532.470	35.943	13,4
Tirol	249.774	303.632	53.858	21,6
Vorarlberg	124.211	148.591	24.380	19,6
Wien	853.091	910.745	57.654	6,8

Tab. 3: Wohnungsbestand 1991/2001

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Österreich, S. 9

Tabelle 3 zeigt auf, dass der Wohnungsbestand in Österreich gegenüber dem Vergleichsjahr 1991 gestiegen ist. Vergleicht man die Wohnungsbestände der Bundesländer, so verzeichneten die westlichen Bundesländer den stärksten Wohnungsnettozugang, führend mit Tirol (+21,1%) und Vorarlberg (+18,8%). Der durchschnittliche Wohnungsnettozugang lag österreichweit bei 12,6%. Lediglich Wien unterschritt diesen Wert deutlich – hier wuchs der Wohnungsbestand zwischen 1991 und 2001 um nur 6,2%.⁴⁰

Eine Analyse der Wohnbaurate für das Jahr 2002 zeigt auf, dass Tirol die höchste Wohnbaurate für ganz Österreich aufwies. Eine hohe Wohnbaurate wiesen weiters das Land Niederösterreich und das Burgenland auf.

⁴⁰ Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 20

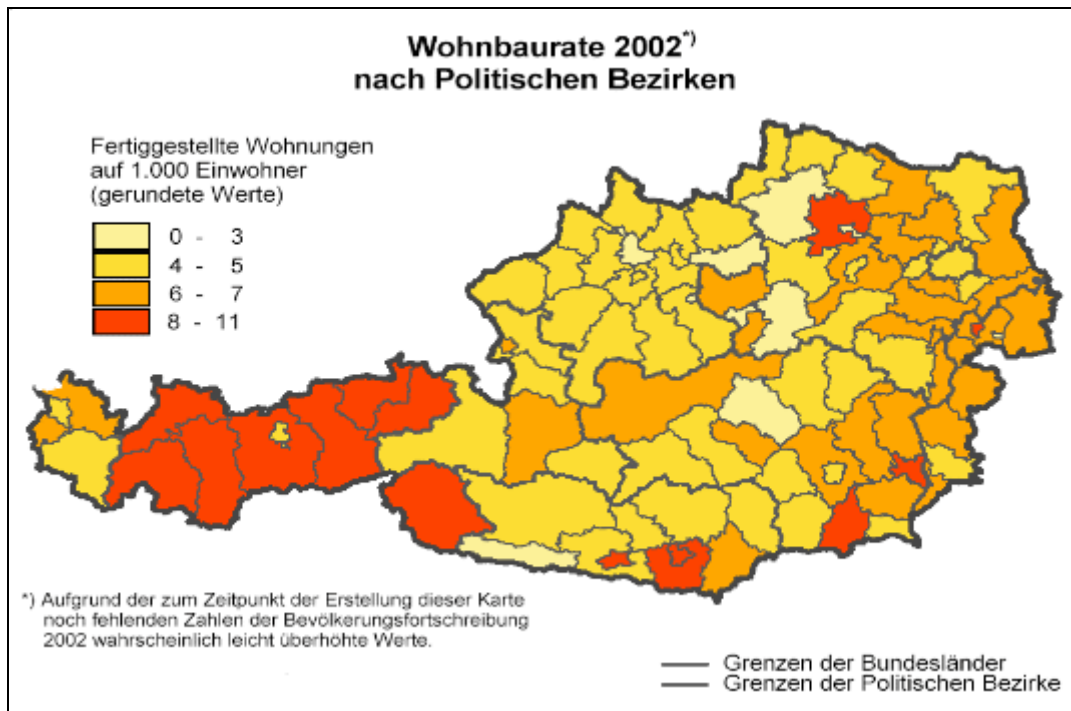


Abb. 23: Wohnbaurate 2002 nach politischen Bezirken

Quelle: Statistik Austria

Zusammenfassend kann nun festgestellt werden, dass der Wohnungsbestand in Österreich in den letzten 10 Jahren gestiegen ist. Hohe Zuwachsraten verzeichneten vor allem Westösterreich, führend mit Tirol und im Osten die Umlandgemeinden Wiens. Die Wohnungsentwicklung in Ostösterreich soll später näher betrachtet werden.

2.2.3.3 Wohnbautätigkeit nach Herkunft der Bauherren

Wie bereits in Kapitel 2.2.2 erläutert, verzeichneten die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland einen deutlichen Zuwachs an Wohnbevölkerung durch Zuzüge aus Wien. Aus diesem Grund soll nun zunächst die Wohnbautätigkeit nach der Herkunft der Bauherren analysiert werden.

Abbildung 24 liefert zu Beginn einen Überblick darüber, wo Bauherren grundsätzlich bauen.

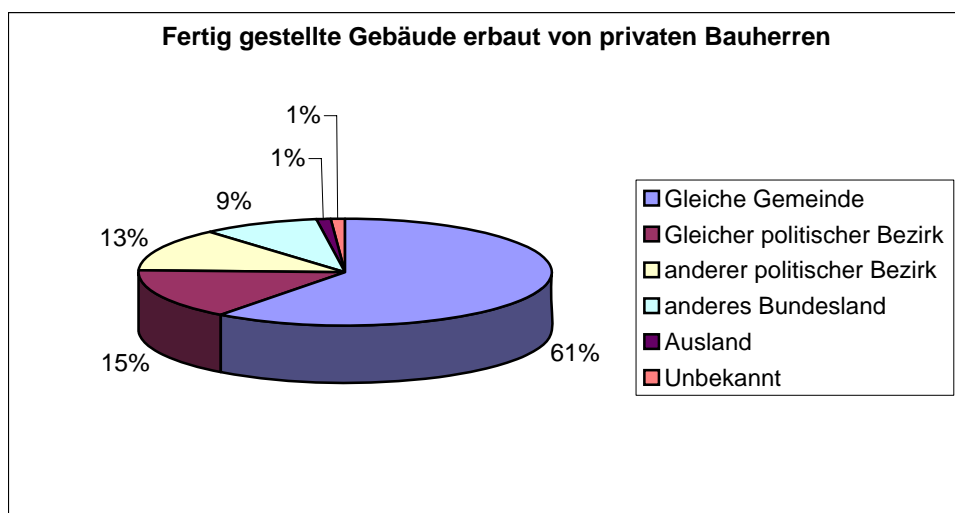


Abb. 24: Fertig gestellte Gebäude erbaut von Privatpersonen

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 140

In 90% der Fälle bauen die Bauherren in dem Bundesland, aus dem sie stammen, davon zu zwei Drittel der Fälle in ihrer Heimatgemeinde.

Für das Bundesland Niederösterreich zeigt die Analyse des Wohnsitzes der Bauherren folgendes Bild:

Jahr	Fertig gestellte Gebäude insgesamt	Wohnsitz der Bauherren			
		Niederösterreich	Wien	Sonstige	Anteil Bauherren Wien
1983	4.702	3.409	1.237	56	26,3%
1990	5.085	3.742	1.243	100	24,4%
1995	5.312	3.836	1.383	93	26,0%
2002	4.586	3.263	1.258	58	27,4%

Tab. 4: Fertig gestellte Gebäude nach dem Wohnsitz der Bauherren, Niederösterreich

Quelle : Statistik Austria: Wohnbautätigkeit 1983, 1990, 1995, 2002

Aus Tabelle 4 geht hervor, dass der Anteil der Wiener Bauherren in Niederösterreich in den letzten 20 Jahren gestiegen ist. Betrachtet man, in welchen Bezirken die Wiener am häufigsten gebaut haben, so waren dies im Zeitraum 1983 bis 2002 die Bezirke Baden, Gänserndorf, Korneuburg, Mödling, Tulln, Wr. Neustadt und Wien-Umgebung.⁴¹

⁴¹ Vgl. Statistik Austria: Wohnbautätigkeit 1983, 1990, 1995, 2002

Für das Burgenland lieferte die Analyse der Herkunft der Bauherren folgendes Ergebnis:

Jahr	Fertig gestellte Gebäude insgesamt	Wohnsitz der Bauherren			
		Burgenland	Wien	Sonstige	Anteil Bauherren Wien
1983	1.207	1.056	103	48	8,5%
1990	996	847	105	44	10,5%
1995	1.000	834	103	63	10,3%
2002	1.053	785	194	70	18,4%

Tab. 5: Fertig gestellte Gebäude nach dem Wohnsitz der Bauherren, Burgenland

Quelle : Statistik Austria: Wohnbautätigkeit 1983, 1990, 1995, 2002

Auch im Burgenland stieg der Anteil der Wiener Bauherren über die Jahre kontinuierlich an. Betrachtet man auch hier wiederum in welchen Bezirken die Gebäude erbaut wurden, so stellt man fest, dass die meisten Gebäude in Eisenstadt Umgebung, Neusiedl am See und Mattersburg erbaut wurden – also vorrangig in jenen Bezirken, die in der Nähe zu Wien liegen.

2.2.3.4 Die Wohnbautätigkeit in Niederösterreich

Die jüngste Gebäude- und Wohnungszählung der Statistik Austria vom 15. Mai 2001 ergab einen Bestand von 554.000 Gebäuden und 738.000 Wohnungen in Niederösterreich. 83% aller Gebäude waren Ein- und Zweifamilienhäuser, 5% größere Wohngebäude und die restlichen 12% waren Gebäude, die vorwiegend anderen Zwecken dienten.⁴² Dies ergibt einen Bestand von 487.520 Wohngebäuden, wobei davon rund 460.000 Ein- und Zweifamilienhäuser und 27.700 größere Wohngebäude sind.

2.2.3.4.1 Die Wohnungsentwicklung in Niederösterreich 1961 - 2001

Eine Übersicht über die Wohnbautätigkeit nach politischen Bezirken bietet Abbildung 25. Aus ihr geht hervor, dass die Bezirke Mödling, Baden, Wien-Umgebung und Amstetten seit 1961 in absoluten Zahlen den höchsten Wohnungszuwachs aufweisen. Diese Entwicklung setzte sich auch seit 1991 weiter fort. Die geringsten

⁴² Vgl. Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, S. 9

Wohnungszugänge weisen seit jeher Waidhofen an der Ybbs Stadt, Waidhofen an der Thaya, Krems an der Donau Stadt, Lilienfeld und Horn auf.

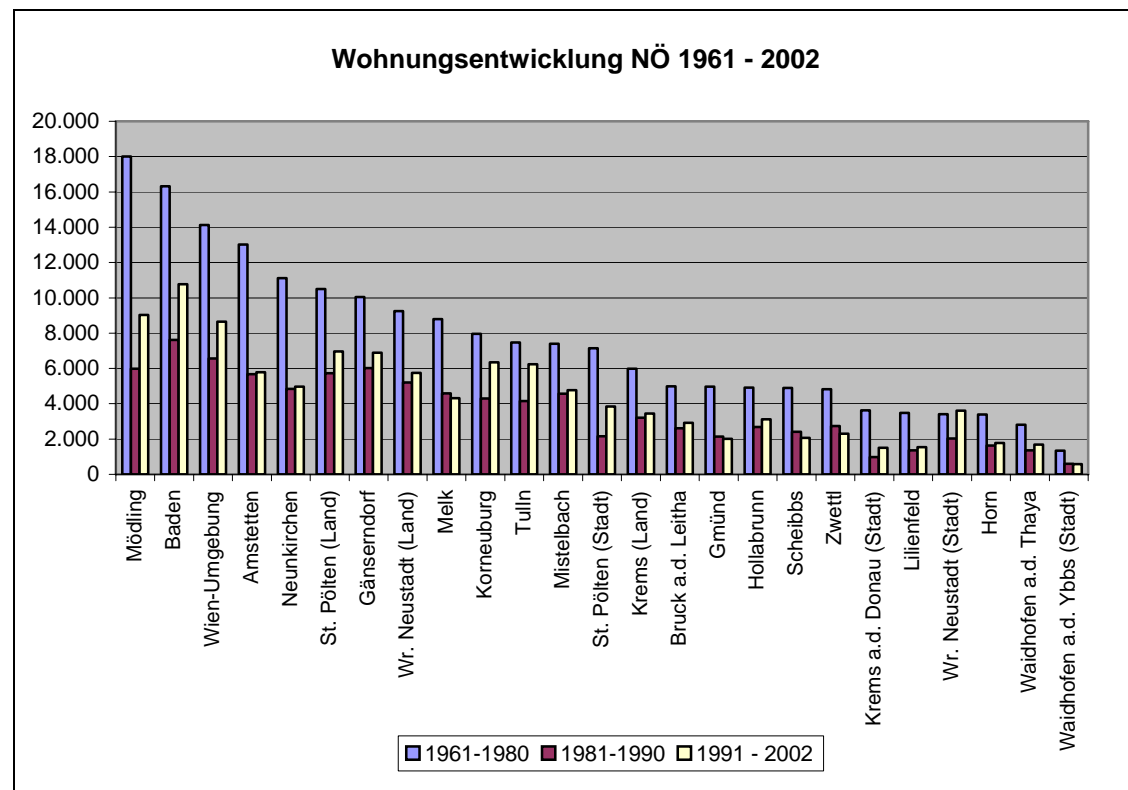


Abb. 25: Wohnungen nach Bauperiode und politischen Bezirken, Niederösterreich

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, S. 85 ff

Einer näheren Betrachtung soll nun der Zeitraum 1991 bis 2001 unterzogen werden.

Die Wohnungsentwicklung in Niederösterreich setzte sich zwischen 1991 und 2001 in ähnlicher Weise fort wie bereits in den vorangegangenen Jahrzehnten. Während die Gemeinden südlich von Wien seit jeher starke Wohnungszuwächse verzeichnen konnten, waren es nun ebenfalls auch die Gemeinden nördlich und westlich von Wien, wie Korneuburg, Mistelbach und Tulln, die steigende Wohnungsbestände aufwiesen. Auch im Gebiet Mostviertel Eisenwurzen nahmen die Wohnungsbestände stark zu. Diese Wohnungsentwicklung legt Abbildung 26 dar:

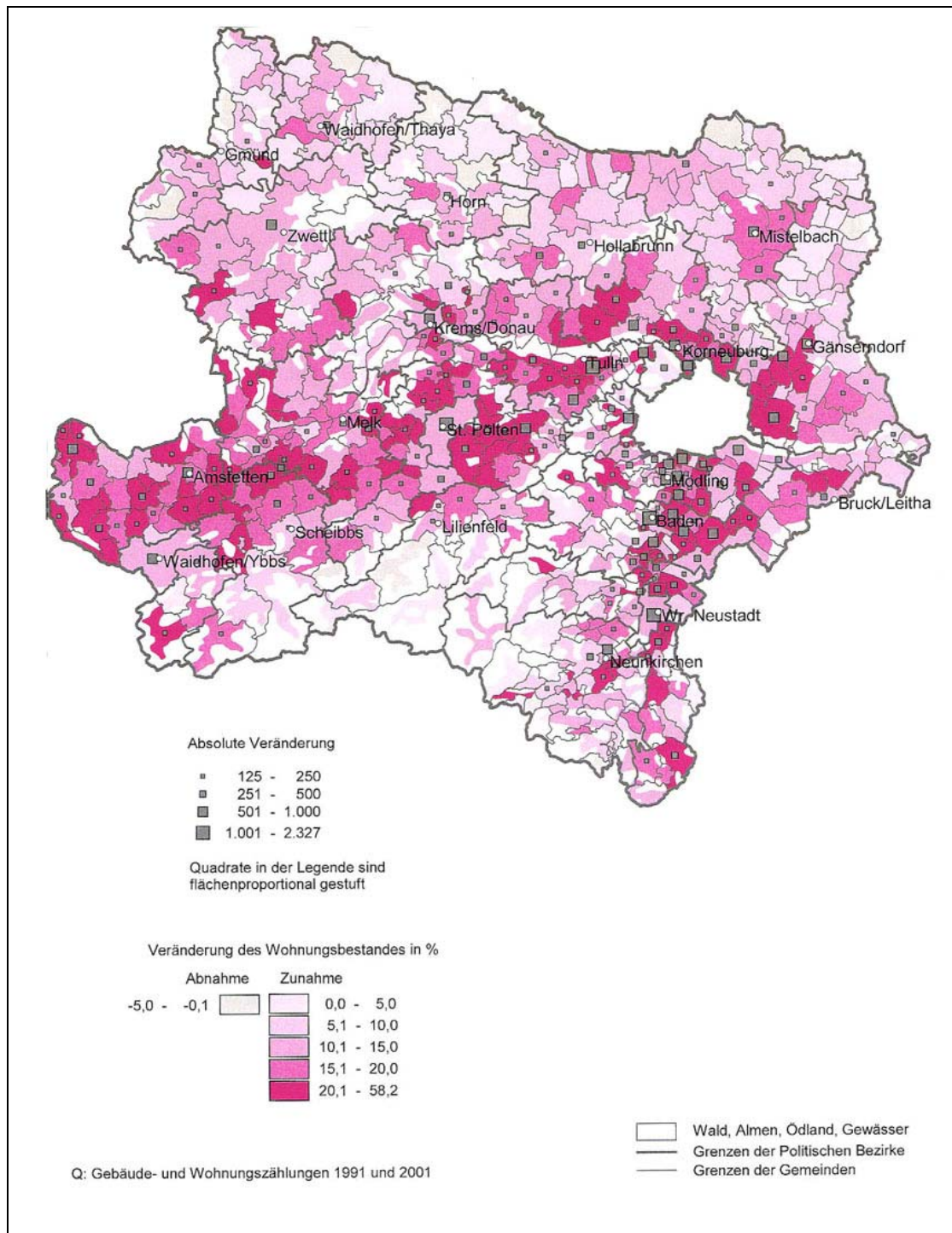


Abb. 26: Veränderung des Wohnungsbestandes in Niederösterreich 1991 - 2001

Quelle: Statistik Österreich: Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, S. 12

In Ergänzung dazu veranschaulicht Abbildung 27 die Entwicklung des Wohnungsbestandes zwischen den Jahren 1991 und 2001 in absoluten Zahlen. Dabei wird festgestellt, dass die Bezirke Baden, Mödling und Wien-Umgebung in absoluten Zahlen den höchsten Wohnungszuwachs verzeichneten, gefolgt von Gänserndorf, Neunkirchen und Amstetten sowie St. Pölten Land. Der Wohnungsbestand ist hingegen in Waidhofen an der Ybbs Stadt, Krems an der Donau Stadt, Lilienfeld und Waidhofen an der Thaya am wenigsten gewachsen.

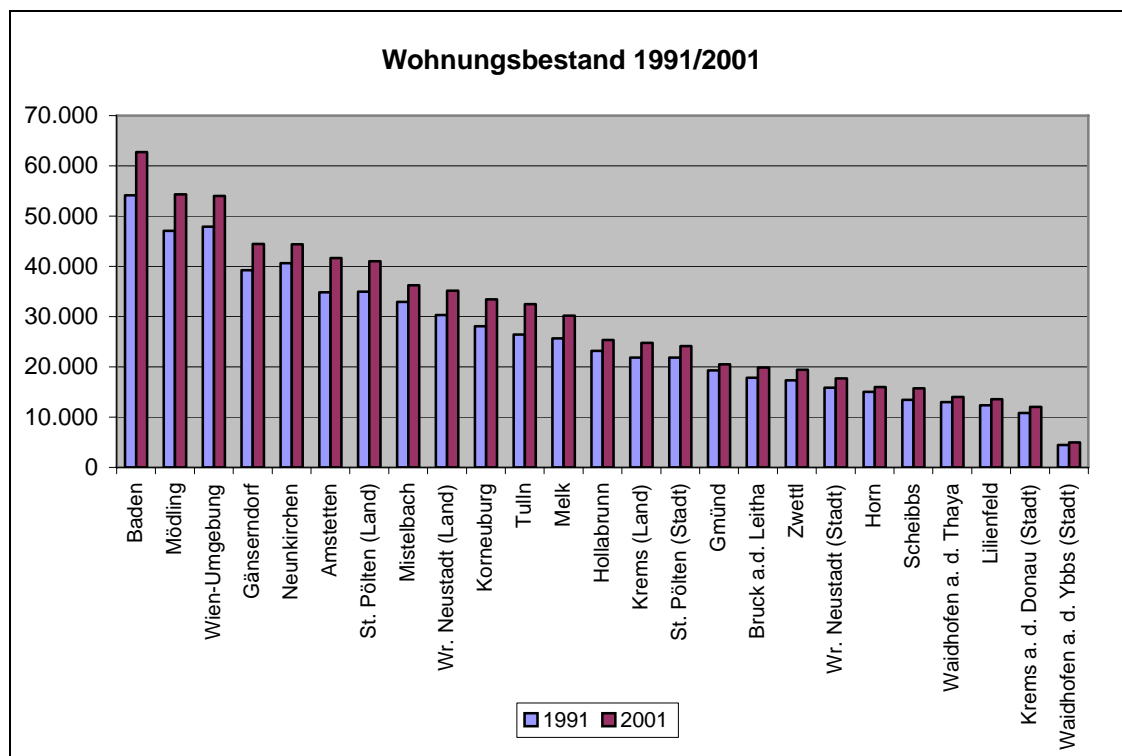


Abb. 27: Wohnungsbestand nach politischen Bezirken, Niederösterreich 1991/2001

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, S. 9

Abbildung 28 zeigt hingegen die prozentuelle Veränderung des Wohnungsbestandes der Jahre 1991 bis 2001 auf.

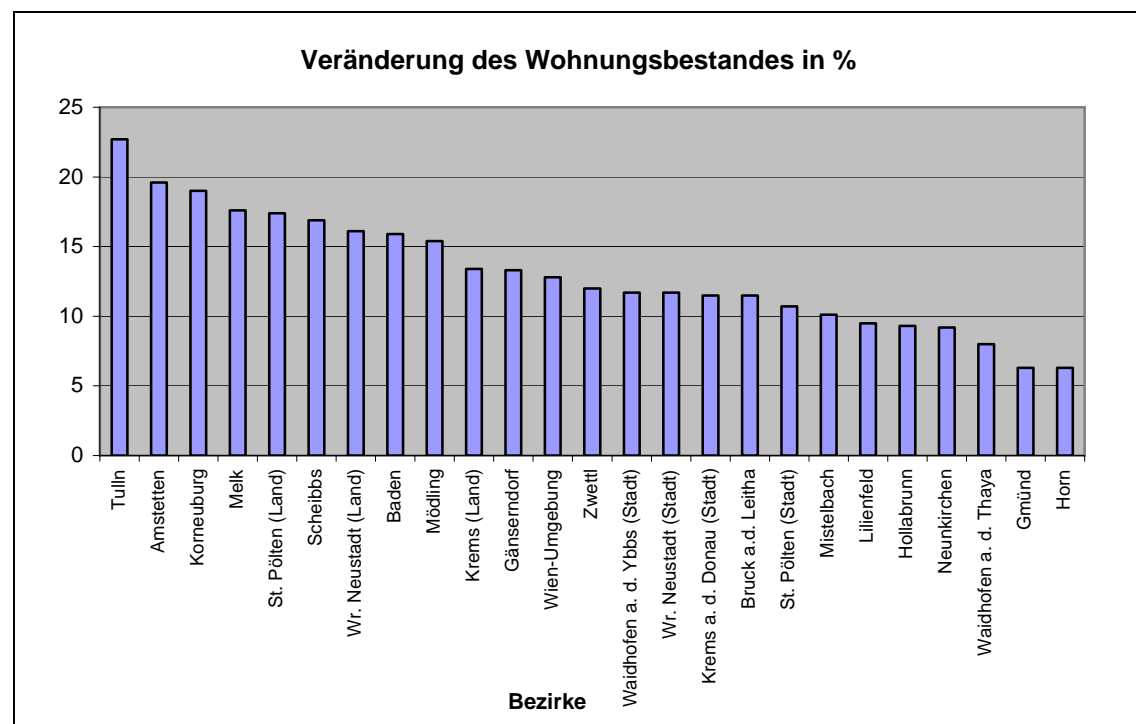


Abb. 28: Veränderung des Wohnungsbestandes in Prozent

Quelle : Statistik Austria (2004). Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, S. 9

Prozentuell gesehen weisen die Bezirke Tulln, Amstetten, Korneuburg, Melk und St. Pölten Land den höchsten Wohnungszugang auf. Schlusslichter waren Bezirke des nördlichen Waldviertels wie Gmünd und Horn, gefolgt von Waidhofen an der Thaya. Der durchschnittliche Wohnungszugang lag Niederösterreichweit bei 13,8%.

2.2.3.4.2 Der Wohnbau von Ein- und Zweifamilienhäusern in Niederösterreich

Der Bau von Einfamilienhäusern in sogenannten Rastersiedlungen am Ortsrand von Gemeinden ist Ausdruck des gestiegenen Wohlstandes der kaufkräftigen und an materiellem Wohlstand orientierten Mittelschicht. Er stellt einen Gegenpol zur traditionell geschlossenen Bebauung in Stadt- bzw. Ortskernen dar und ist zur vorherrschenden Bau – und Siedlungsform am Ortsrand der Umlandgemeinden geworden. Trotz der gestiegenen Kritik am Bau von Einfamilienhäusern stellen diese

heute nach wie vor die prägende Bauform in den Gemeinden dar.⁴³ Laut Statistik Austria ergab die jüngste Gebäude- und Wohnungszählung Niederösterreichs einen Bestand von 460.000 Ein- und Zweifamilienwohnhäuser. Das sind 83% aller Wohngebäude. Von den in Niederösterreich zwischen 1990 und 2002 100.470 fertig gestellten Wohnungen (Ein- und Zweifamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser) machen weiters 63,5% Ein- und Zweifamilienhäuser aus. Eine vom Institut für Stadt- und Regionalforschung durchgeführte Bürgermeisterbefragung im Umland von Wien ergab zudem, dass in 83% der Gemeinden das Einfamilienhaus die vorherrschende Bauform ist.⁴⁴

Die Analyse der Wohnbautätigkeit in Niederösterreich nach Bauformen wird diese Erkenntnis unterstreichen.

Einhergehend mit den Suburbanisierungstendenzen im städtischen Umland ist auch der Siedlungsflächenverbrauch stark gestiegen. Gemäß Angaben der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) machen Ein- und Zweifamilienhäuser 45% sämtlicher Wohnungen in Österreich aus und beanspruchen mehr als 80% des Wohnbaulandes. Es sind besonders die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland, die österreichweit den höchsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern und aufgrund dessen den höchsten Flächenverbrauch je Wohnungseinheit aufweisen.⁴⁵ Die Höhe des Siedlungsflächenverbrauchs ist also auf den Anteil der Wohnungen in Einfamilienhäusern gemessen am Wohnungsneubauvolumen, auf tendenziell größere Einfamilienhausparzellen und geringere Dichten im Mehrgeschosswohnbau zurückzuführen. Auch hat sich gezeigt, dass höhere Boden- und Wohnungspreise nicht zu flächensparendem Wohnen, sondern zu Randwanderungen geführt haben.⁴⁶

⁴³ Vgl. Mayer, V. (2004), S. 71

⁴⁴ Vgl. Mayer, V. (2004), S. 71

⁴⁵ Vgl. Doubek, C. (1995), S. 62 ff

⁴⁶ Vgl. Doubek, C. (1996), S. 24

Es soll nun ein zeitlicher Überblick über die zwischen 1990 und 2002 fertig gestellten Ein- und Zweifamilienhäuser in Niederösterreich gegeben werden.

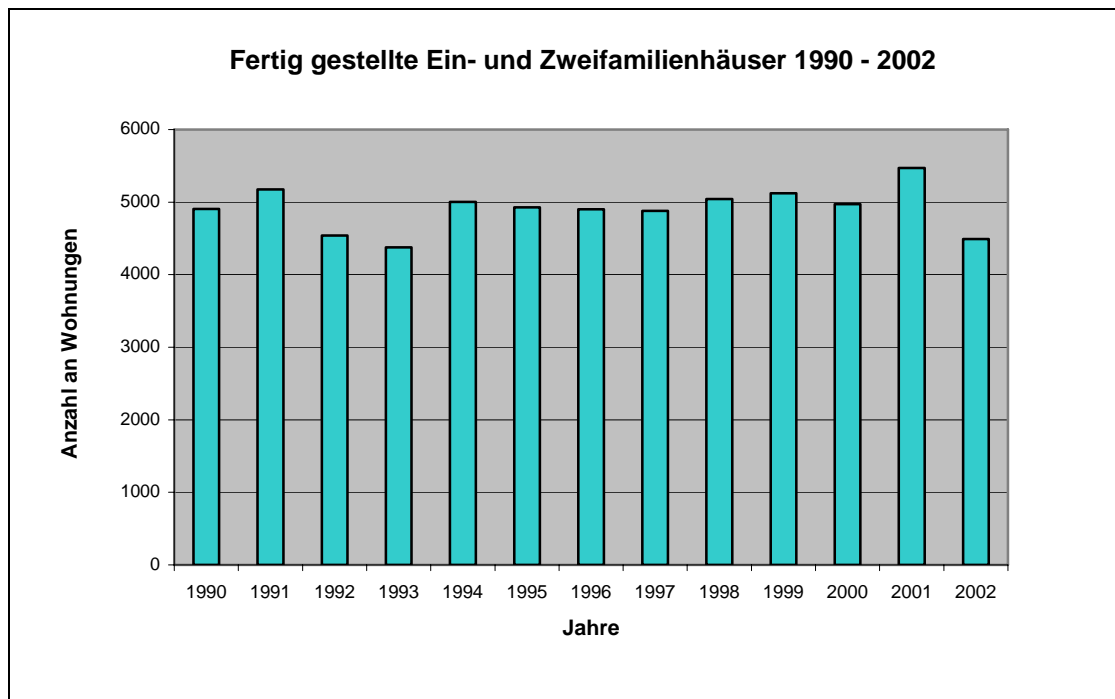


Abb. 29: Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser 1990 – 2002, Niederösterreich

Quelle : Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Niederösterreich

Im Durchschnitt wurden zwischen 1990 und 2002 4900 Wohnungen fertiggestellt. Lediglich in den Jahren 1992 und 1993 sowie 2002 wurde dieser Wert unterschritten.

Eine Analyse nach Bezirken der in Summe fertig gestellten Wohnungen bieten die Abbildungen 30 und 31.

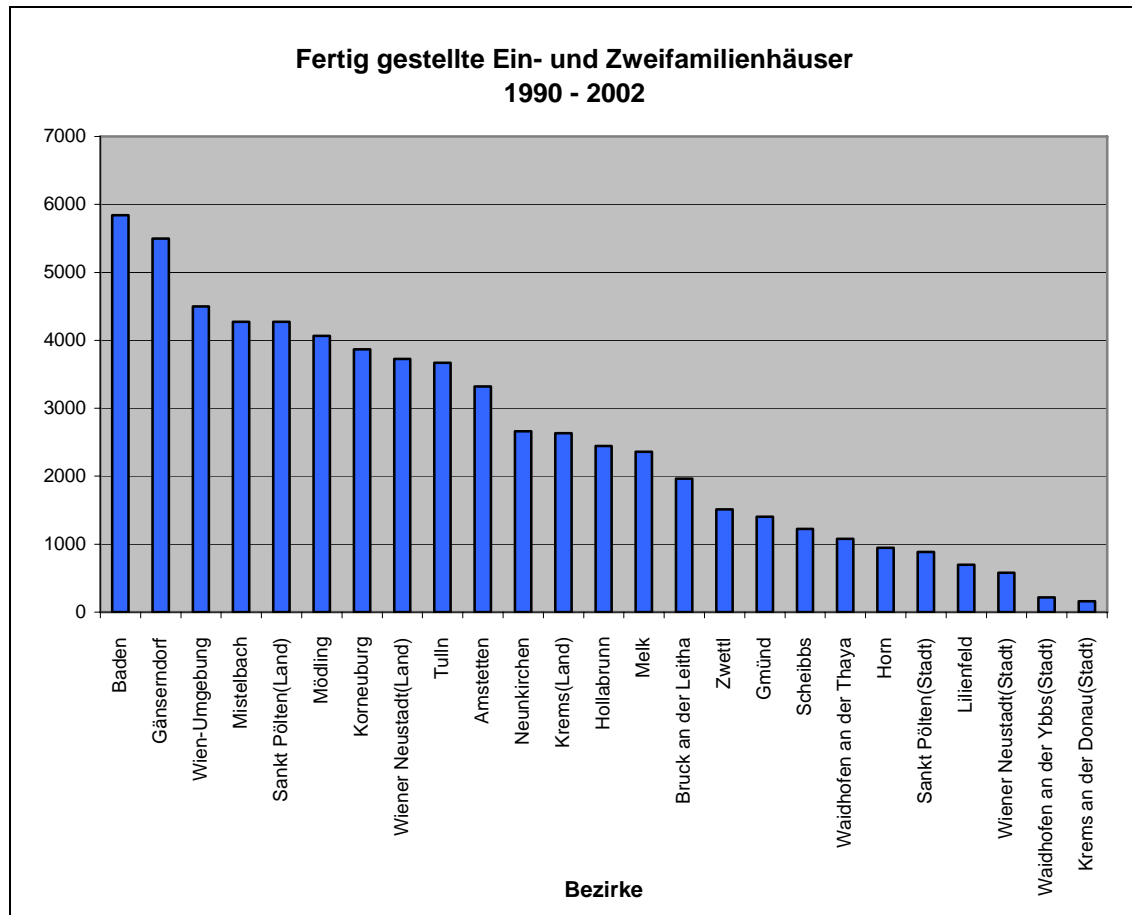


Abb. 30: Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser nach Bezirken, Niederösterreich 1990 – 2002

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Niederösterreich

Aus Abbildung 30 ist erkennbar, dass zwischen 1990 und 2002 in den Bezirken Baden, Gänserndorf und Wien - Umgebung die meisten Ein- und Zweifamilienhäuser errichtet wurden. Einen hohen Anteil an Häusern dieser Bauform weisen auch die Bezirke Mistelbach, St. Pölten Land, Mödling, Korneuburg, Wr. Neustadt Land, Tulln und Amstetten auf.

Betrachtet man allerdings den Anteil von Ein- und Zweifamilienhäusern an der Gesamtzahl der errichteten Wohngebäude, ergibt sich daraus ein anderes Ergebnis, wie Abbildung 31 zeigt.

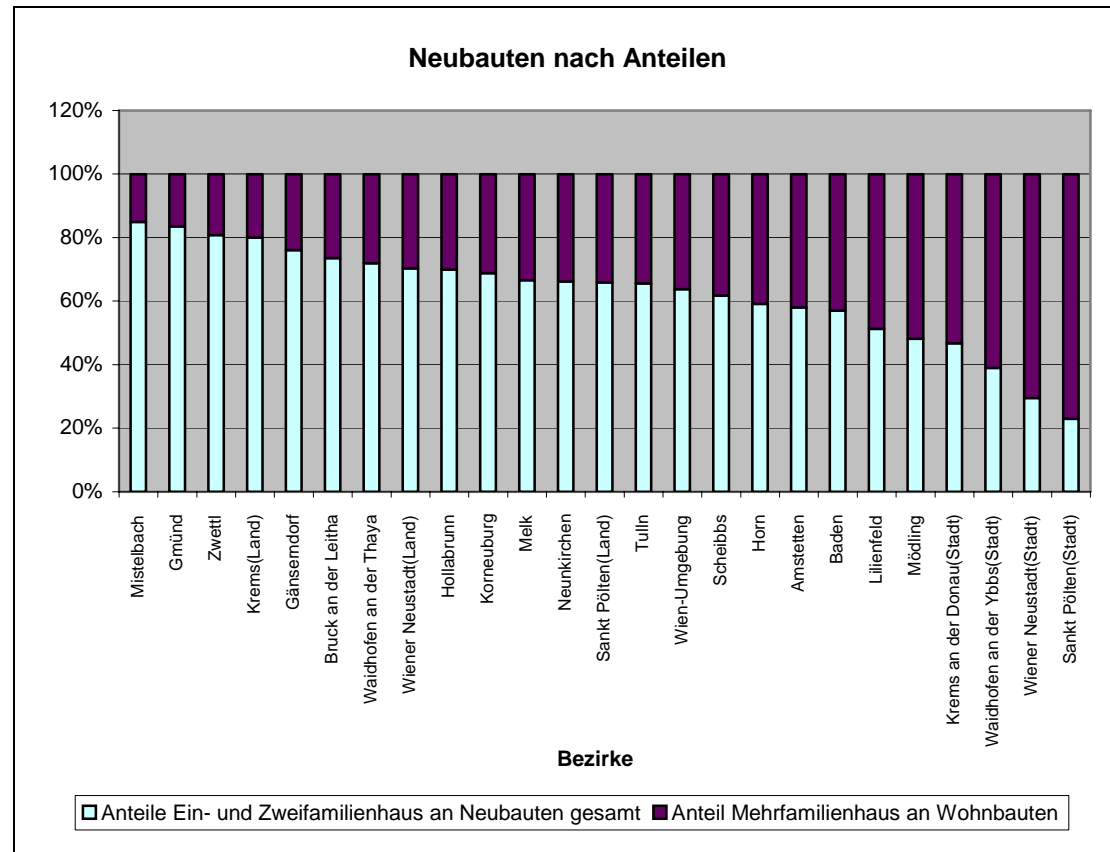


Abb. 31: Neubauten nach Anteilen (Ein- und Zweifamilienhäuser, Mehrfamilienhäuser), Niederösterreich

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Niederösterreich

Abbildung 31 verdeutlicht, dass die in der Statistik eigens ausgewiesenen Städte den geringsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern aufweisen, jedoch den höchsten Anteil an Mehrfamilienhäusern. Gemessen am gesamten Neubauvolumen weisen die Bezirke Mistelbach, Gmünd, Zwettl, Krems Land und Gänserndorf den höchsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern auf, während wiennahe Bezirke wie beispielsweise Mödling und Baden einen vergleichsweise hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern haben.

Obwohl der Bau von Mehrfamilienhäusern zugunsten des Flächenverbrauchs geht, werden mehrgeschossige Wohnhausanlagen in der Literatur als durchaus kritisch betrachtet, da sie in vielen Fällen das Landschaftsbild der Gemeinden oft negativ verändern und einen massiven Gegenpol zu traditionellen Bauformen darstellen.

2.2.3.5 Die Wohnbautätigkeit im Burgenland

Die Wohnbautätigkeit ist im Burgenland in den letzten zehn Jahren nur mäßig gestiegen. „Zum Stichtag der Gebäude- und Wohnungszählung am 15. Mai 2001 wurden im Burgenland 114.000 Gebäude und 126.000 Wohnungen gezählt.“⁴⁷ Zum Vergleichsjahr 1991 ergab dies eine Bestandsänderung an Gebäuden von insgesamt 10,5% und an Wohnungen von 13,8%. 88% der Gebäude waren Ein- und Zweifamilienhäuser, 2% größere Wohngebäude und 10% Nichtwohngebäude.⁴⁸ Dies ergibt einen Bestand von 102.600 Wohngebäuden, wobei davon rund 100.320 Ein- und Zweifamilienhäuser ausmachen.

2.2.3.5.1 Die Wohnungsentwicklung im Burgenland 1961 - 2001

Einen Überblick über den Wohnungszugang der jeweiligen burgenländischen Bezirke zwischen den Jahren 1961 und 2001 liefert Abbildung 32.

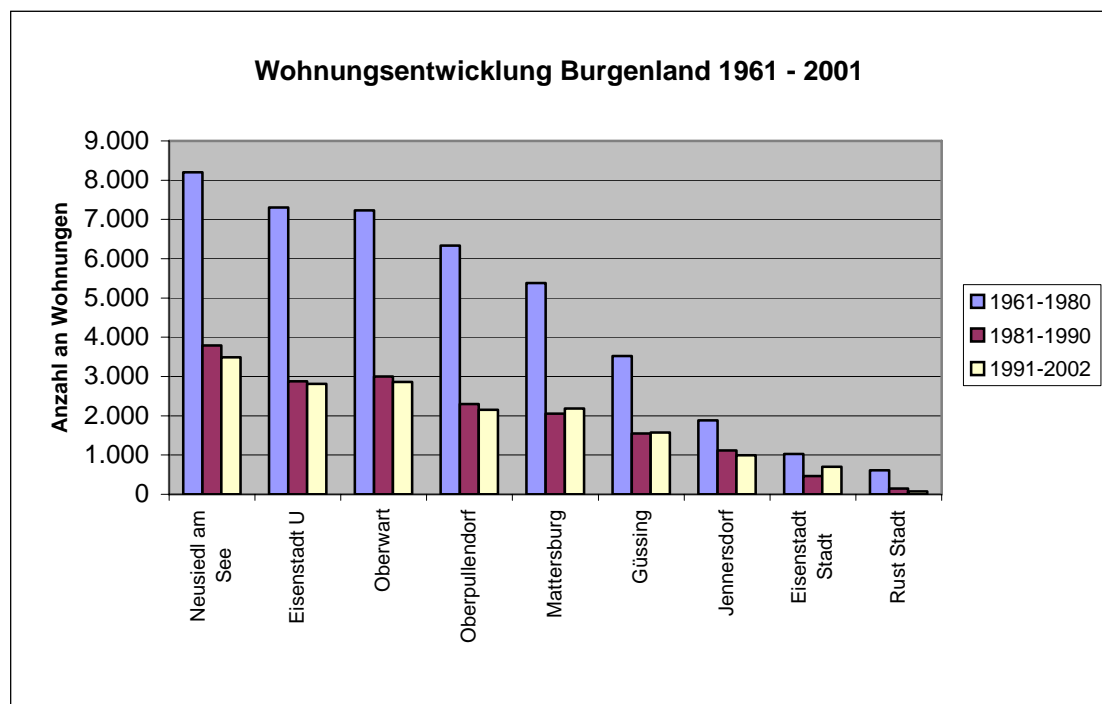


Abb. 32: Wohnungen nach Bauperiode und politischen Bezirken, Burgenland

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse, Burgenland S. 56 ff

⁴⁷ Vgl. Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, S. 9

⁴⁸ Vgl. Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, S. 9

Abbildung 32 veranschaulicht, dass der Bezirk Neusiedl am See, gefolgt von Oberwart und Eisenstadt Umgebung, seit 1961 den höchsten Wohnungszuwachs im Vergleich zu den anderen Bezirken aufwies. Die geringste Bautätigkeit weisen seit jeher die Stadt Rust und Eisenstadt Stadt auf.

Einer besonderen Betrachtung soll wiederum der Zeitraum 1991 - 2001 unterzogen werden. Wie die folgende Abbildung veranschaulicht, waren es besonders das Nord- und Mittelburgenland mit den Bezirken Eisenstadt Umgebung und Neusiedl am See sowie Mattersburg und Oberwart, die die höchsten Wohnungszuwächse verzeichneten.

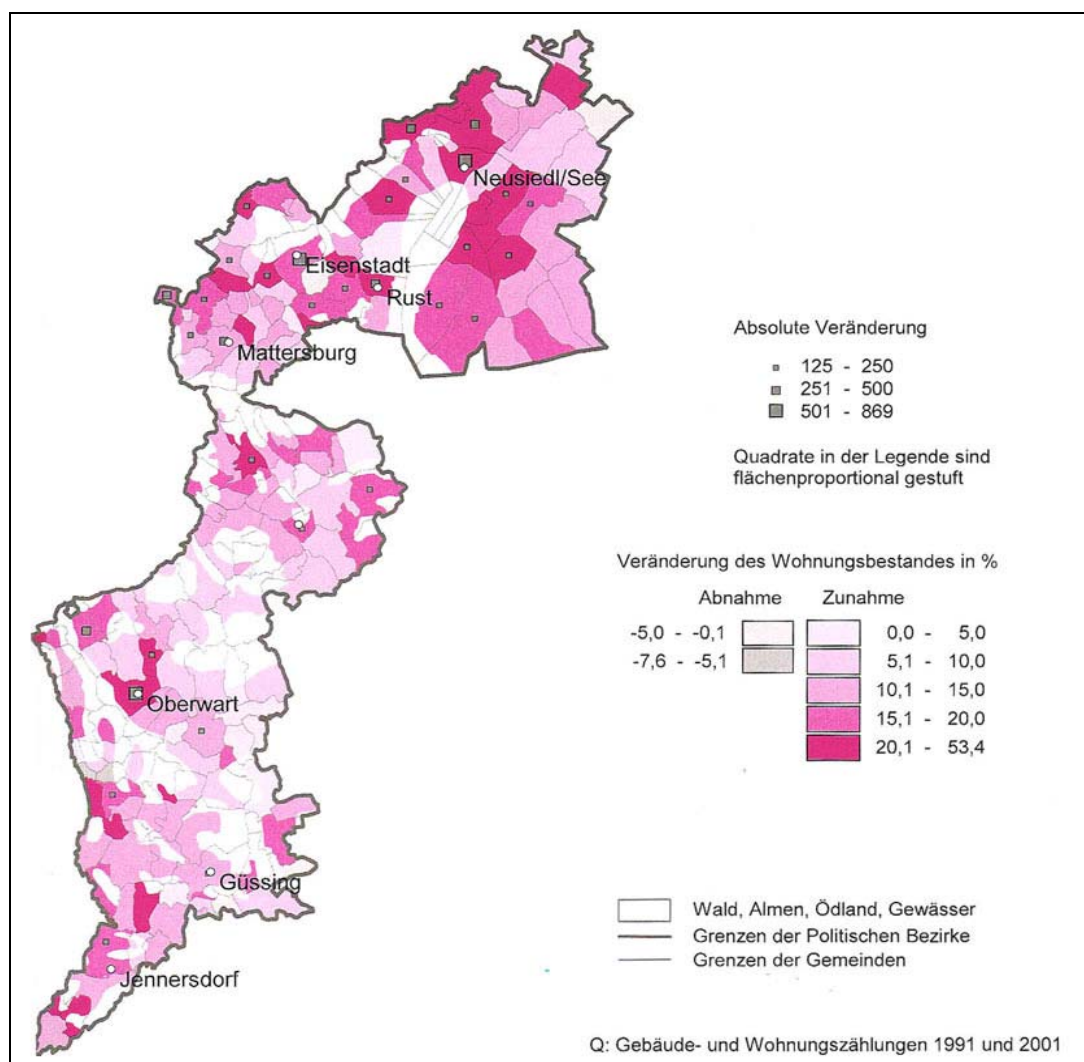


Abb. 33: Veränderung des Wohnungsbestandes im Burgenland 1991 - 2001

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, S. 11

Die Abbildungen 34 und 35 hinterlegen die Abbildung 33 sowohl mit absoluten als auch mit relativen Zahlen.

Absolut betrachtet waren es die Bezirke Oberwart und Neusiedl am See sowie Eisenstadt Umgebung, die die höchsten Wohnungszuwächse registrierten.

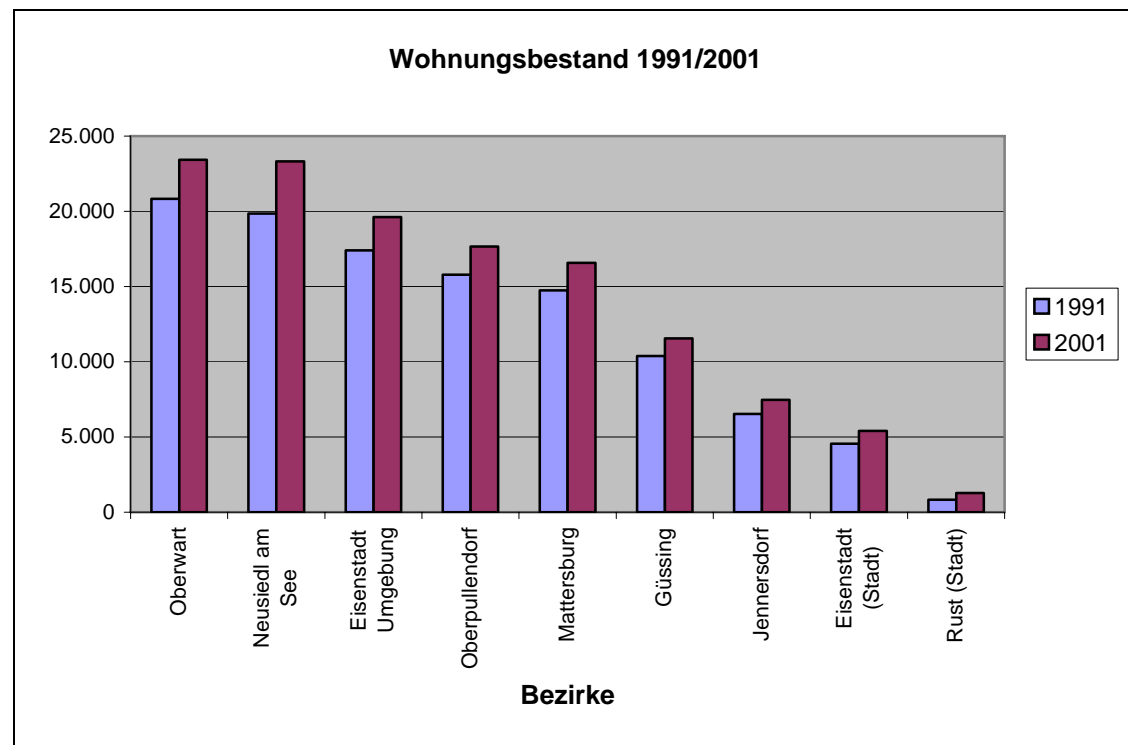


Abb. 34: Wohnungsbestand nach politischen Bezirken, Burgenland 1991/2001

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, S. 9

Im Durchschnitt änderte sich der Wohnungsbestand des Burgenlandes zwischen 1991 und 2001 um 13,8%. Abbildung 35 zeigt, dass die Bezirke Rust Stadt, Eisenstadt Stadt, Neusiedl am See und Jennersdorf den höchsten relativen Wohnungszuwachs meldeten. Die Stadt Rust wies mit Abstand die relativ höchsten Zunahmen an Wohnungen auf. Dies ist auf die steigende Anzahl an Ferienhäusern in Rust zurückzuführen. Die Werte von Rust Stadt müssen allerdings mit Vorbehalt interpretiert werden, da sie vor allem auf die genauere Erfassung der Nebenwohnsitze und Ferienhäuser gegenüber dem Jahr 1991 zurückzuführen sind.

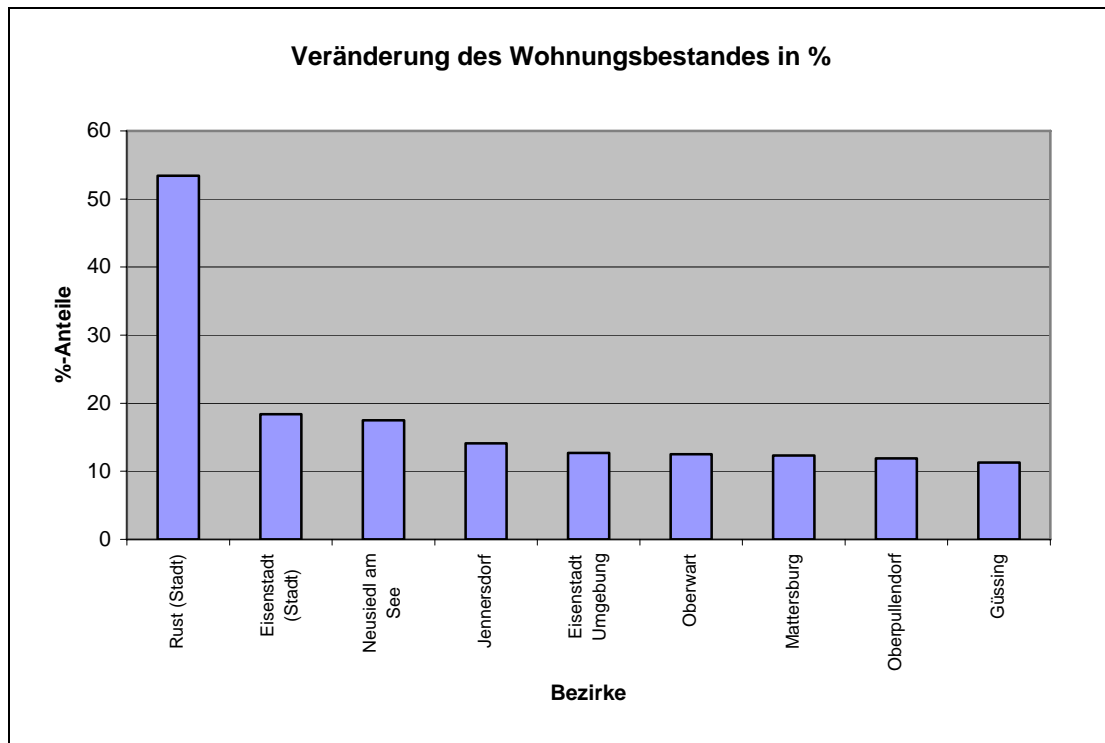


Abb. 35: Veränderung des Wohnungsbestandes 1991 – 2001 in Prozent

Quelle: Statistik Austria (2004): Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, S. 9

Es sind auch hier wieder die wiennahen Bezirke Eisenstadt Stadt und Neusiedl am See, sowie, neben Jennersdorf im Südburgenland, Eisenstadt Umgebung, die die höchsten relativen Wohnungszuwächse verzeichneten.

2.2.3.5.2 Der Wohnbau von Ein- und Zweifamilienhäusern im Burgenland

Analog zu der erwähnten Problematik der zunehmenden Zersiedelung durch den Bau von Einfamilienwohnhäusern, soll hier die Entwicklung des Ein- und Zweifamilienwohnbaus im Burgenland erläutert werden.

Die Gebäude- und Wohnungszählung der Statistik Austria ergab einen Bestand von mehr als 100.000 Ein- und Zweifamilienhäusern für das Burgenland. Diese machen 88% aller Wohngebäude des Burgenlandes aus. Zwischen 1990 und 2002 wurden im Burgenland rund 12.800 Ein- und Zweifamilienhäuser fertig gestellt, davon im Durchschnitt 990 Ein- und Zweifamilienhäuser jährlich. In den Jahren 1991 und 1992 wurde dieser Wert deutlich unterschritten, während von 1999 bis 2001 überdurchschnittlich viele Häuser dieser Bauform fertig gestellt wurden. Dies wird in Abbildung 36 aufgezeigt.

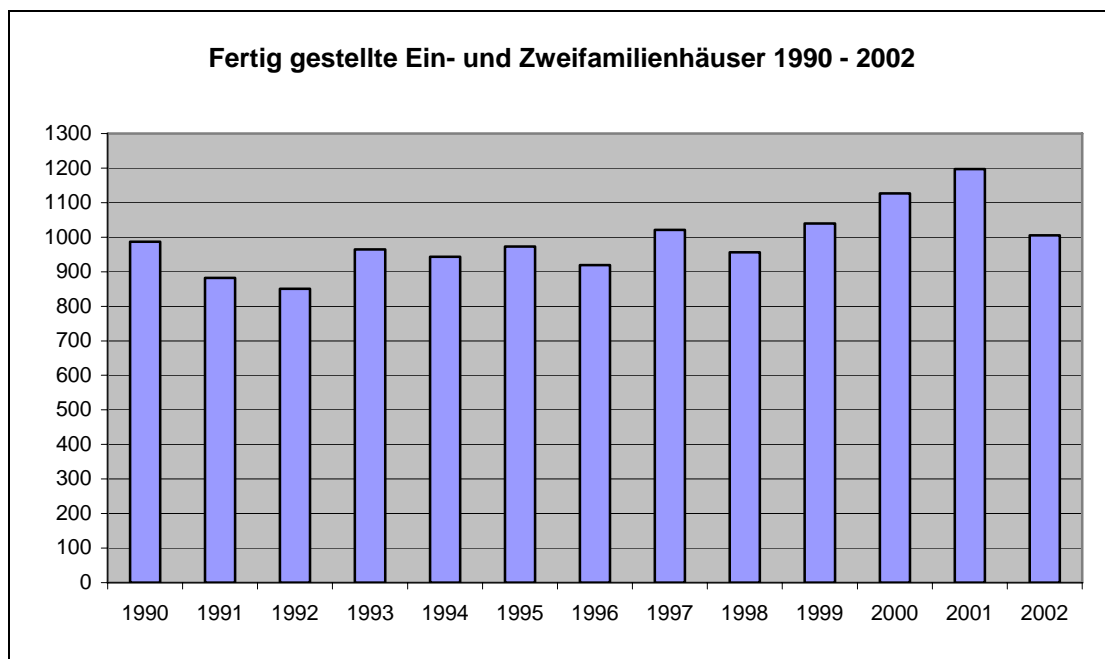


Abb. 36: Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser 1990 – 2002, Burgenland

Quelle: Statistik Austria: Wohnbautätigkeit

Eine Aufgliederung nach Bezirken der zwischen 1990 und 2002 in Summe fertig gestellten Wohnungen liefert Abbildung 37.

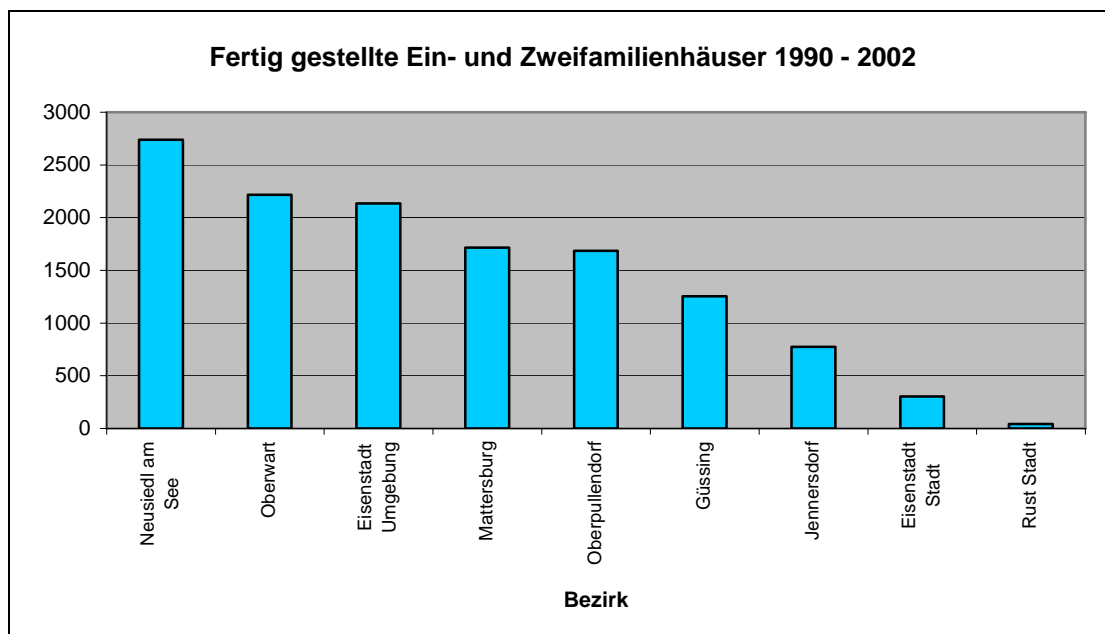


Abb. 37: Fertig gestellte Ein- und Zweifamilienhäuser nach Bezirken, Burgenland 1990 – 2002,

Quelle: Statistik Austria: Wohnbautätigkeit

In absoluten Zahlen betrachtet, wurden zwischen 1990 und 2002 in Neusiedl am See die meisten Ein- und Zweifamilienhäuser fertig gestellt. Eine hohe Baurate dieser Bauform wiesen ebenfalls Oberwart und Eisenstadt Umgebung auf.

Betrachtet man hingegen den prozentuellen Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser an der Gesamtzahl der Neubauten, so führt der Bezirk Güssing vor Eisenstadt Umgebung, Oberpullendorf und Neusiedl am See. Den geringsten Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern weisen erwartungsgemäß die Bezirke Eisenstadt Stadt und Rust Stadt auf. Hier überwiegt der Anteil der Mehrfamilienwohnbauten. Abbildung 38 zeigt dies grafisch auf.

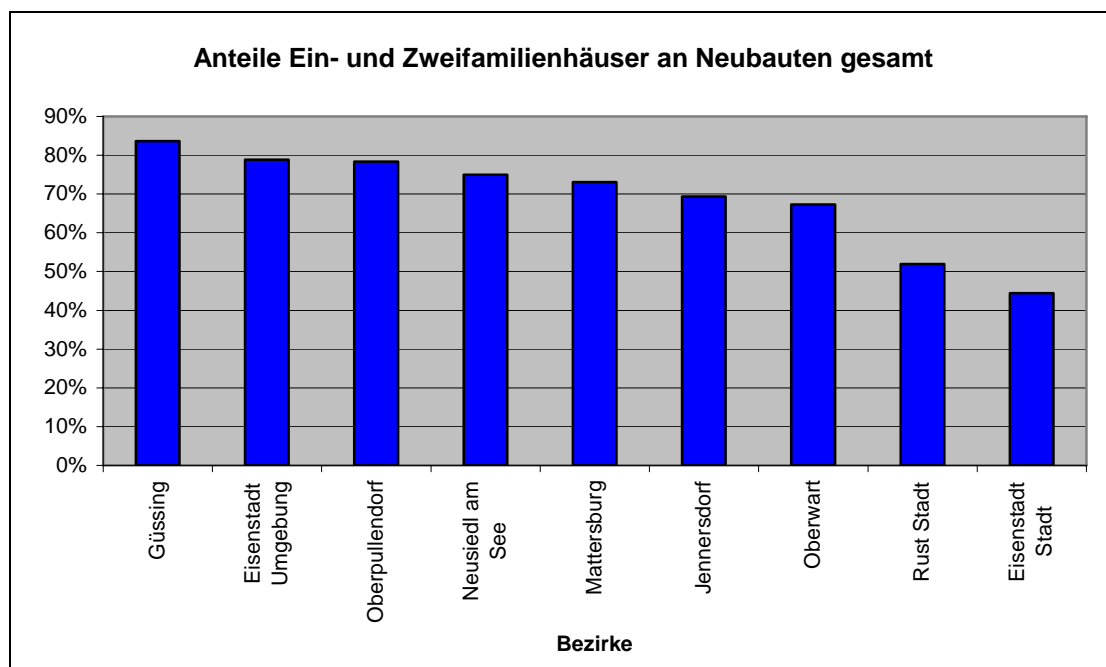


Abb. 38: Anteile Ein- und Zweifamilienhäuser an Neubauten gesamt, Burgenland

Quelle: Statistik Austria: Wohnbautätigkeit

Es ist festzustellen, dass auch im Burgenland das Ein- und Zweifamilienhaus die vorherrschende Bauform darstellt. Zahlenmäßig weisen das Nord- und Mittelburgenland die meisten Ein- und Zweifamilienhäuser auf.

2.3 Analyse der Interdependenzen zwischen dem Pendlerverkehr und der Suburbanisierung

Auf die Wechselwirkungen zwischen dem Pendlerverkehr und der Suburbanisierung bzw. auf die Schwierigkeit der Abgrenzung des Ursache- und Wirkungsgefüges zwischen dem Verkehrsaufkommen und der Siedlungstätigkeit wurde bereits einleitend in diesem Kapitel hingewiesen. Auch eine differenzierte Darlegung der Ursachen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung scheint schwierig, da sich hier wiederum kein eindeutiges Ursache - Wirkungsverhältnis festmachen lässt.

2.3.1 Ursachen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung

Als Ursache des gestiegenen Verkehrsaufkommens im Personen- und in weiterer Folge im Pendlerverkehr lassen sich sowohl verkehrssektorinterne als auch verkehrssektorexterne Bestimmungsgründe der Mobilitätsentwicklung nennen. Zu den verkehrssektorinternen Bestimmungsgründen zählen:⁴⁹

- Führerscheinbesitz
- Pkw-Verfügbarkeit
- Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln
- Umfang und qualitative Struktur der Verkehrswege
- Kostenentwicklung der Verkehrsmittelnutzung

Als verkehrssektorexterne Bestimmungsgründe gelten:

- Gestaltung und räumliche Positionierung von Wohnsiedlungen und ihre Zuordnung zu Arbeitsstätten
- Konzentrationsprozesse bei Arbeitsstätten, insbesondere im Dienstleistungssektor sowohl in den Zentren wie auch an der Peripherie von Agglomerationsräumen
- Räumliche Konzentration von Verwaltungs- und Ausbildungseinrichtungen (...)
- Freizeitverfügbarkeit als Folge reduzierter Wochen-, Jahres- und Lebensarbeitszeiten

⁴⁹ Vgl. Aberle, G. (2003), S. 6 f

- Ausgestaltung des sozialen Rollenspiels mit zunehmenden Mobilitätsansprüchen

Die verkehrssektorinternen Bestimmungsgründe begünstigen die Mobilität der Bevölkerung, die häufig zu einem Anstieg im MIV führt. Die verkehrssektorexternen Bestimmungsgründe resultieren hingegen zum Teil aus der hohen Mobilität der Bevölkerung, deren Notwendigkeit durch die räumliche Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten noch weiter gestiegen ist. Verkehrssektorexterne Gründe der Mobilität erfordern ebenso oft umfangreiche Pendlerwanderungen, da Wohnstandorte entweder abseits von Arbeitsstätten gewählt werden, wie z.B. im Fall der Suburbanisierung, oder eine räumliche Konzentration von Arbeitsstätten vor allem in Ballungsräumen vorherrscht, wodurch Pendlerwege vielerorts erzwungen werden. Die Mobilität, im besonderen die Verkehrsmobilität mit ihren Ausprägungen der Alltagsmobilität und Freizeitmobilität, ist heute also vielerorts das Ergebnis eines gestiegenen Bedürfnisses nach Raumüberwindung, das sich zumeist in Zwangsmobilität äußert.

Die Ursachen für die Suburbanisierung schließen teilweise bei den verkehrssektorexternen Bestimmungsgründen der Mobilitätsentwicklung an und sind vor allem am Wandel der Wohnpräferenzen festzumachen.⁵⁰

- Maßgebend für Wanderungen ins städtische Umland ist der Wunsch nach einer Verbesserung der subjektiven Wohnraumsituation
- Entscheidende Kriterien bei der Suche nach einer neuen Wohnung sind ein ausreichend großer Wohnraum mit Freiflächen, ein angenehmes und sicheres Wohnumfeld, die Möglichkeit der Eigentumsbildung, soziale Identität und Stabilität, uvm.
- Die Nähe zum Arbeitsplatz spielt bei kleinräumigen Wanderungen nur noch eine untergeordnete Rolle
- Bei der Mehrheit der Wohnungssuchenden besteht keine grundsätzliche Präferenz von städtischem oder ländlichem Wohnen
- Das freistehende Einfamilienhaus wird als ideale Wohnform betrachtet
- „Die Bodenpreise im ländlichen Raum sind im Vergleich zu den Bodenpreisen in den Städten sehr niedrig“⁵¹

⁵⁰ Vgl. Kistenmacher, H. (2000), S. 18 ff

⁵¹ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 115

- Die Raumüberwindung wird durch eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur immer einfacher

Die bereits seit vielen Jahrzehnten andauernde Siedlungsentwicklung im städtischen Umland erlaubt nicht nur eine bessere Lebensqualität außerhalb der Kernstadt, sondern bringt ebenfalls ein erhebliches Maß an Zwangsmobilität mit sich. Wohnen außerhalb der Kernstadt erfordert oft einen höheren Bedarf an Raumüberwindung bei der Erledigung der täglichen Wege, der zumeist mit motorisierten Verkehrsmitteln bewältigt wird, da „im Umland (..) die öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zum Pkw aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur nicht konkurrenzfähig (sind)“⁵². Standortüberlegungen bei der Wahl des Wohnsitzes werden jedoch durch den hohen Motorisierungsgrad und die hohe Mobilität der Bevölkerung abgeschwächt, wodurch gleichzeitig ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im MIV induziert wird.

Die Interdependenzen zwischen den Ursachen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung treten deutlich hervor: Die Suburbanisierung des Wohnens ist einerseits das Ergebnis der räumlichen Trennung von Wohn- und Arbeitsort, die jedoch durch eine verbesserte Mobilität, sprich die private Motorisierung, eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur und leistungsfähige Fahrzeuge kompensiert werden kann. Gleichzeitig wurde die Trennung von Wohn- und Arbeitsort erst durch die verbesserte Mobilität möglich, da durch die genannten verkehrssektorinternen Bestimmungsgründe die Wohnortwahl fernab der Großstadt und somit oft fernab der Arbeitsstätte gefördert wurde.

2.3.2 Folgen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung

Die Folgen der Verkehrs- und Pendlerentwicklung sowie der Suburbanisierung sind vielfach ähnlich, wodurch ihr interdependenter Charakter wiederum zu Tage tritt. Die wahllose Errichtung von Wohngebäuden und Betrieben abseits von Siedlungszentren kann sowohl für den Menschen als auch für die Umwelt erhebliche negative Folgewirkungen mit sich bringen. Dezentrale, flächenintensive Siedlungsstrukturen verursachen einerseits hohe Erschließungskosten, andererseits erhöhen sie den Mobilitätsbedarf, der sich sowohl in ökonomischen als auch ökologischen Folgekosten zeigt.

⁵² Vgl. Thiesies, M. (1998), S. 29

2.3.2.1 Erhöhter Flächenverbrauch durch Straßen- und Eigenheimbau

Flächenverbrauch bedeutet Verlust an Boden aufgrund von Verbauung und Versiegelung. Während das Bevölkerungswachstum in Österreich stagniert, hat sich die für Siedlungs- und Verkehrsflächen verbrauchte Fläche von 1950 bis 1995 verdoppelt. „Der Siedlungsflächenverbrauch pro Kopf ist in nur 45 Jahren von 200 m² auf über 400 m² gestiegen.“⁵³ Aber nicht nur der private Wohnungsbau, sondern auch die Verlagerung von Betrieben aus städtischen Gebieten in Stadtumlandgebiete sowie die Errichtung von Einkaufszentren und Freizeitanlagen an der Peripherie von Städten, sind in ihrer Erbauung sehr flächenintensiv und erfordern zudem eine gute Anbindung an Verkehrswege. Sie stellen also nicht nur einen wirtschaftlichen Impuls für die Region dar und lukrieren Einkommen, die für die Region wichtig sind, sondern tragen ebenfalls zur Erweiterung der Siedlungs- und Verkehrsflächen bei.⁵⁴ In Tabelle 6 soll nun ein Überblick über die für Bau- und Verkehrsflächen versiegelten Flächen gegeben werden.

	Bau- und Verkehrsfläche [km ²]				Zunahme 2001-2004		Zunahme pro Tag [ha/d]	
	2001	2002	2003	2004	absolut [km ²]	relativ [in % von 2001]	Trend 2001-2004	Jahr 2003-2004
Bundesland								
Burgenland	264	269	273	275	11.6	4%	1.1	0.6
Kärnten	361	368	373	377	15.5	4%	1.4	1.1
NÖ	1147	1172	1201	1237	89.5	8%	8.2	9.7
OÖ	711	726	737	745	33.2	5%	3.0	2.2
Salzburg	216	218	221	223	7.4	3%	0.7	0.6
Steiermark	694	711	731	750	55.4	8%	5.1	5.2
Tirol	270	272	274	279	8.4	3%	0.8	1.2
Vorarlberg	117	117	117	117	0.5	0%	0.0	0.1
Wien	191	191	193	194	2.6	1%	0.2	0.2
Österreich	3972	4044	4120	4196	224	6%	20.5	20.8

Tab. 6: Erfasste Bau- und Verkehrsflächen in Österreich 2001 - 2004

Quelle: BEV (Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen): Regionalinformation der Grundstücksdatenbank, zitiert bei: Umweltbundesamt (2005), in: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/raumordnung/flaechenverbrauch/>

⁵³ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 112

⁵⁴ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 115

Tabelle 6 verdeutlicht, dass der Flächenverbrauch in Österreich zwischen 2001 und 2004 um 6% gestiegen ist. Pro Bundesland stieg der Flächenverbrauch durchschnittlich um 4%. Den höchsten Flächenverbrauch wiesen Niederösterreich und die Steiermark mit 8% auf. Den geringsten Flächenverbrauch verzeichnete Vorarlberg mit 0%, gefolgt von Wien mit 1%.

2.3.2.2 Landschaftszersiedelung

Das Siedlungsbild Österreichs ist von Zersiedelungserscheinungen geprägt. Die in den 1960er Jahren eingesetzte Stadtfucht ist vor allem auf Wohlstands- und Mobilitätsgewinne zurückzuführen. Weiters haben Investitionen in den Ausbau der regionalen und überregionalen Infrastruktur sowie Arbeitsplatzzuwächse in kleinen Gemeinden zu einer Veränderung der Siedlungsstruktur geführt. Umfangreiche Förderungen für den Wohnbau und den Ausbau der Infrastruktur haben diese Entwicklung begünstigt.⁵⁵

Willkürliche Baulandwidmungen und Straßenbauten haben darüber hinaus zu Zerschneidungen von Lebens- und Naturräumen geführt. Aufgrund des dezentralen Charakters der Siedlungsstruktur steigen nicht nur die Kosten für die Erschließung der Wohngegend mit Infrastruktureinrichtungen und Verkehrsinfrastruktur. Diese Entwicklung führt ebenfalls zum Anstieg des MIV, der zumeist in Form von Zwangsmobilität auftritt. Gestiegene Mobilität verursacht jedoch in Folge wiederum eine weitere Ausdehnung der Siedlungsräume und damit Zersiedelung – ein Ursache-Wirkungs-Kreislauf, der sich immer wieder selbst verstärkt.

2.3.2.3 Zersiedelungsinduzierte Erschließungskosten

Dezentrale Siedlungsstrukturen entstehen oft auch als Folge von in den 1960er und 1970er Jahren vorgenommenen Baulandwidmungen rund um landwirtschaftliche Betriebe. Die Eigentümer dieser Flächen benötigen diese einerseits für die Landwirtschaft, andererseits werden sie für den Wohnbedarf zukünftiger Generationen gehortet. Flächen für Wohnbauten müssen deshalb in größerer

⁵⁵ Vgl. Doubek, C. (2001), S. 40

Entfernung vom Hauptsiedlungskern neu gewidmet werden.⁵⁶ Durch zersplitterte Siedlungsstrukturen entstehen hohe volkswirtschaftliche Kosten für:⁵⁷

- Wohnraumbeschaffung
- Errichtung und Instandhaltung von Erschließungsstraßen
- Errichtung, Betrieb und Instandhaltung von technischen Ver- und Entsorgungsinfrastrukturen
- Betrieb von öffentlichen sozialen Diensten

Tabelle 7 zeigt die Investitionskosten für die Erschließung (Straße, Wasser, Kanal) von Siedlungsräumen auf. Sie verdeutlicht, dass die Erschließungskosten bei Streusiedelungen signifikant höher sind als bei kompakten Siedlungstypen.

Siedlungstyp	Kosten (EUR) je Wohneinheit
Kompakte Ortschaft	EUR 7.300 – 18.200,-
Ortschaft mit großen Baulandreserven	EUR 21.800 – 29.100,-
Dynamische Streusiedlung	EUR 29.100 – 40.000
Agrarische Streusiedlung	EUR > 40.000

Tab. 7: Investitionskosten für die Erschließung unterschiedlicher Siedlungstypen

Quelle: Doubek, C., Zanetti, G.: Siedlungsstruktur und öffentliche Haushalte, in: ÖROK (Hrsg.), ÖROK-Schriftenreihe Nr. 143, Wien 1999, zitiert bei: Lexer, W. (2004), in: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Presentation_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, Folie 8

Die Kosten entfallen auf:⁵⁸

- Bund und Länder zu: 47%
- Gemeinden zu: 16%
- Gebührenzahler zu: 37%,
 - davon: ca. 50% Anschlussbeiträge
 - ca. 50% laufende Gebühren (alle Gebührenzahler)

Da nur ein geringer Teil der Kosten von den Gemeinden getragen wird, fehlt es auch hier an Anreizsystemen von Seiten der Gemeinden, die lokale Siedlungsentwicklung in Richtung kompakter Siedlungsstrukturen zu steuern.

⁵⁶ Vgl. Doubek, C. (2001), S. 41

⁵⁷ Vgl. Lexer, W. (2004), in: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Presentation_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, Folie 7

⁵⁸ Vgl. Doubek, C., Zanetti, G.: Siedlungsstruktur und öffentliche Haushalte, in: ÖROK (Hrsg.), ÖROK-Schriftenreihe Nr. 143, Wien 1999, zitiert bei: Lexer, W. (2004), in: http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/umweltthemen/raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Presentation_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, Folie 9

2.3.2.4 Verkehrsinduzierte Belastungen für Mensch und Umwelt

Der Verkehrssektor zählt heute zu den Hauptverursachern der Schadstoff- und Lärmbelastung sowie des Energieverbrauchs. Durch den Anstieg des Mobilisierungsgrades und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist es weiters zu einer Zerschneidung der Landschaft und der Lebensräume für Mensch und Tier gekommen.⁵⁹ Schadstoffemissionen wie CO₂ und Partikel (Staub) sind nur einige wenige Schadstoffe, die in letzter Zeit mediales Interesse erregt haben. Sie sind Hauptverursacher für die Luftverschmutzung und die Treibhausentwicklung und können bei hoher Konzentration schwerwiegende gesundheitliche Schäden verursachen.⁶⁰

Verkehrslärm ist einer der am häufigsten genannten Lärmquellen, denen die österreichische Bevölkerung ausgesetzt ist. Ständige Lärmbelastung kann zu schwerwiegenden gesundheitlichen Problemen wie z.B. Herz-Kreislauf Erkrankungen, Schlaf- und Konzentrationsstörungen, Aggressionen usw. führen und schmälert darüber hinaus die Lebensqualität in Wohngebieten.⁶¹

Aufgrund des Verkehrswachstums ist in Zukunft eine ganzheitliche Betrachtung der Folgewirkungen des Verkehrs gefordert, unterstützt durch eine entsprechende Verkehrspolitik, welche die Attraktivität öffentlicher Verkehrsmittel erhöht und gute verkehrliche Erreichbarkeitsverhältnisse schafft, damit der MIV nicht noch weiter Überhand nimmt. Von Seiten der Raumordnung muss die Anbindung von Wohnsiedlungen an öffentliche Verkehrsnetze angestrebt werden bzw. Siedlungen an bereits vorhandener Verkehrsinfrastruktur errichtet werden.

Durch die Darlegung der Ursachen und Folgen des Pendlerverkehrs und der Suburbanisierung wurden deren Wechselwirkungen deutlich demonstriert. Es wurde deutlich, dass eine genaue Abgrenzung der Ursachen für den Pendlerverkehr und die Suburbanisierung nicht immer möglich ist, da sie beide bis zu einem gewissen Maß selbst bedingen. Daraus ergibt sich auch, dass die Folgen des Personen- und in weiterer Folge des Pendlerverkehrs sowie der Suburbanisierung vielfach gleich sind.

⁵⁹ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 136 ff

⁶⁰ Vgl. Umweltbundesamt (2004), S. 138ff

⁶¹ Vgl. Umweltbundesamt (2001), S. 245ff

Abschließend zu diesem Kapitel sollen schließlich die Entwicklung der Zuzüge von Wien nach Niederösterreich und ins Burgenland sowie die Entwicklung der Pendlerströme von Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien aufgezeigt werden. Dabei sollen jeweils jene vier Bezirke betrachtet werden, die die meisten Zuzüge aus Wien zwischen 1996 und 2001 registrierten.

Abbildung 39 zeigt die Zuzüge von Wien nach Niederösterreich in die Bezirke Wien – Umgebung, Mödling, Gänserndorf und Baden auf. Es kann festgestellt werden, dass die Anzahl der zugezogenen Bevölkerung aus Wien über die Jahre gewachsen ist. Die meisten Wiener zogen nach Wien – Umgebung, Mödling, Gänserndorf und Baden zu.

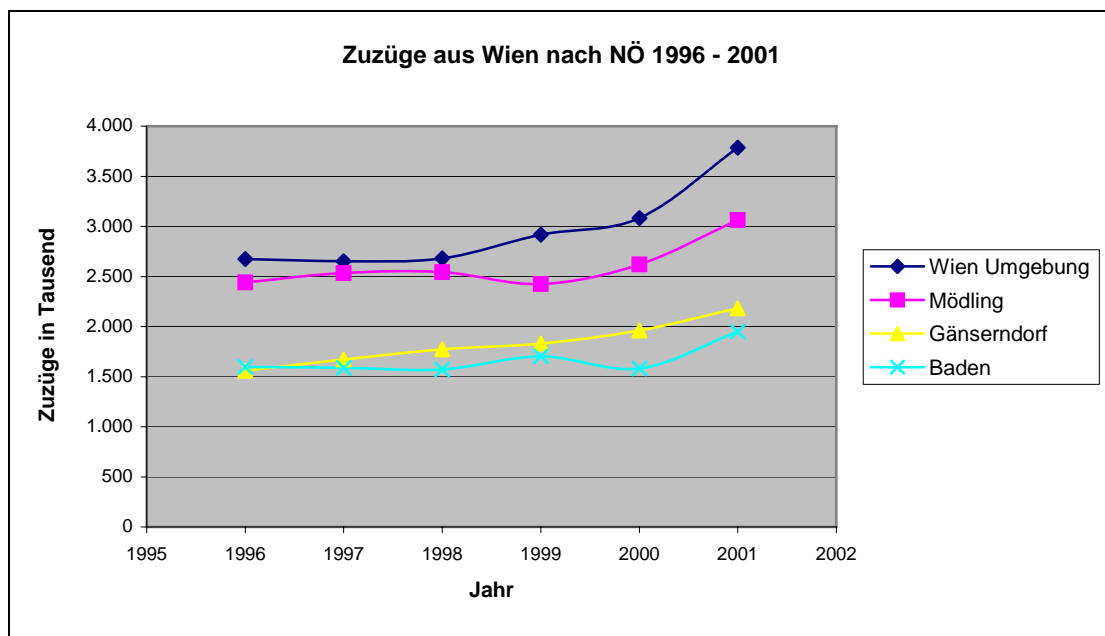


Abb. 39: Zuzüge aus Wien nach Niederösterreich 1996 – 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Wanderungsstatistik

Die Darstellung der Pendlerströme zwischen den ausgewählten Bezirken Niederösterreichs und Wien zeigt ebenfalls einen kontinuierlichen Anstieg der Pendlerströme zwischen 1991 und 2001. Auch hier weist Wien – Umgebung vor Mödling, Gänserndorf und Baden die meisten Wien Pendler auf.

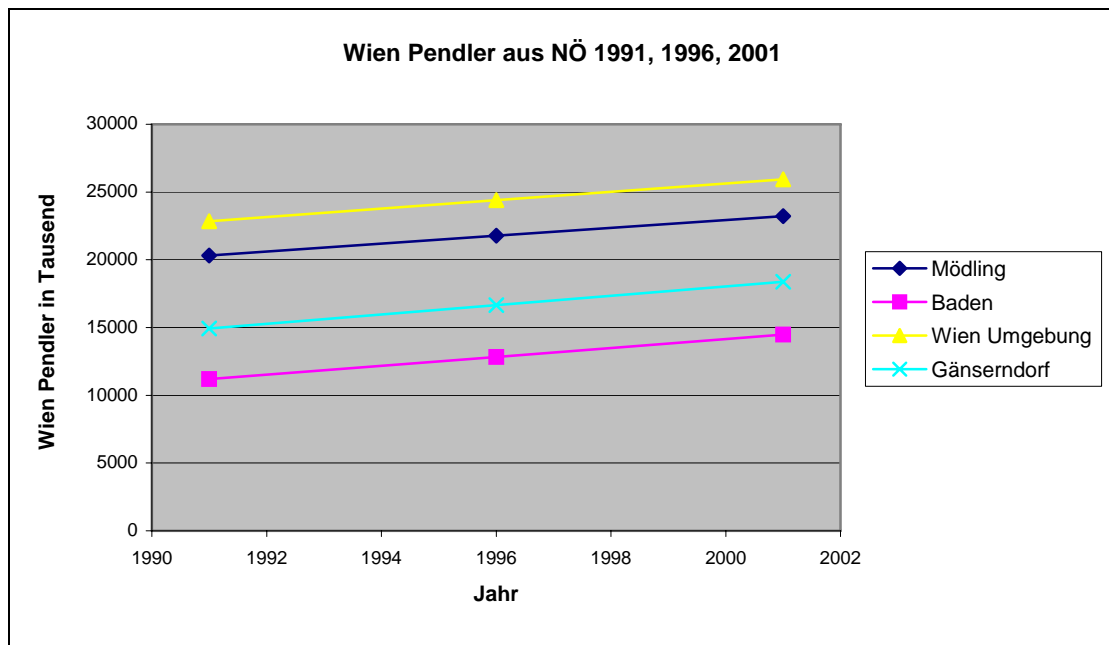


Abb. 40: Wien Pendler aus Niederösterreich 1991, 1996, 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler

Obwohl kein Ursache-Wirkungszusammenhang zwischen den Wegzügen aus Wien nach Niederösterreich und den gestiegenen Pendlerströmen von Niederösterreich nach Wien unterstellt werden kann, stieg mit den Zuzügen aus Wien auch die Anzahl der Wien Pendler aus den ausgewählten Bezirken an.

Einer selben Betrachtung sollen jene vier Bezirke des Burgenlandes unterzogen werden, die ebenfalls zwischen 1996 und 2001 die meisten Zuzüge aus Wien verzeichneten.

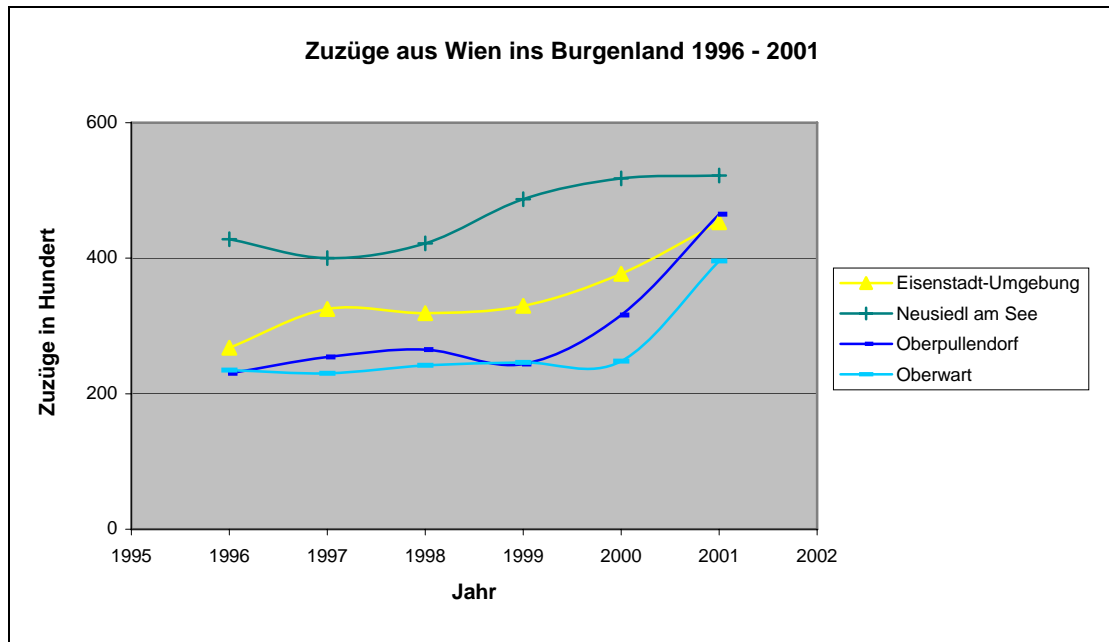


Abb. 41: Zuzüge aus Wien ins Burgenland 1996 – 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Wanderungsstatistik

Auch für das Burgenland lässt sich erkennen, dass die Zuzüge im Zeitverlauf gestiegen sind. Die meisten Wiener zogen in den Bezirk Neusiedl am See zu, gefolgt von Eisenstadt - Umgebung, Oberpullendorf und Oberwart.

Betrachtet man wiederum die Entwicklung der Pendlerströme, so sind diese, mit Ausnahme der wiennahen Bezirke Neusiedl am See und Eisenstadt Umgebung, gesunken.

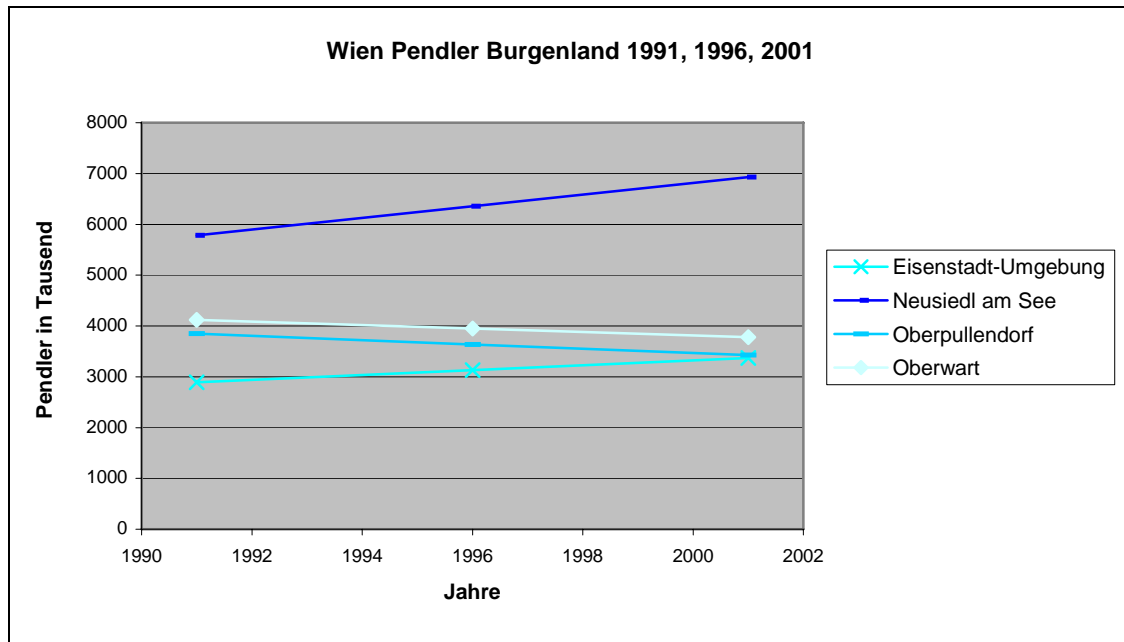


Abb. 42: Wien Pendler aus dem Burgenland 1991, 1996, 2001

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Volkszählung Berufspendler

Für das Burgenland kann demnach keine eindeutige Korrelation zwischen den Zuzügen aus Wien und den Pendlerströme nach Wien unterstellt werden, wenngleich auch die zuzugsstärksten Bezirke Neusiedl am See und Eisenstadt - Umgebung steigende Pendlerzahlen aufweisen.

2.4 Zusammenfassung

Die Darstellung der Wanderungs-, Wohnbau-, und Pendlerentwicklung hat ergeben, dass die Umlandbezirke Wiens die höchsten Zuwächse auf den genannten Gebieten verzeichneten. Es sind daher nicht die städtischen Gebiete, sondern verkehrsmäßig gut erschlossene Landbezirke, die die höchsten Zuzüge und Wohnbauraten aufwiesen.⁶² Neben dem erwartungsgemäß hohen Anteil an Bauherren, die in derselben Gemeinde ein Eigenheim errichten, aus der sie stammen, wurde beobachtet, dass überdurchschnittlich viele Wiener in den Umlandgemeinden Wiens wie Baden, Mödling, Gänserndorf, Korneuburg, Tulln sowie Eisenstadt Umgebung und Neusiedl am See ein Eigenheim errichten.⁶³ Die Suburbanisierung des Wohnens hat sich somit in einem zahlenmäßigen Anstieg der Ein- und Zweifamilienhäuser in den Wiener Umlandgemeinden sowie in einem erhöhten Flächenverbrauch und einer zunehmenden Zersiedelung des städtischen Umlandes gezeigt. Aufgrund gestiegener Baulandpreise wird sich die Siedlungstätigkeit in Zukunft vor allem dort konzentrieren, wo preisgünstiges Wohnbauland zur Verfügung steht. Diese Entwicklungen werden eine Ausweitung des Verkehrsnetzes bedingen, wodurch einerseits ein weiterer Ausbau der Straßenverkehrsinfrastruktur induziert wird und andererseits eine zufriedenstellende Bedienung der Wohngegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschwert wird. Lenkungsmaßnahmen zur Siedlungs- und Verkehrsentwicklung werden deshalb in Zukunft unumgänglich sein. Dabei bieten sich besonders die Wohnbauförderung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sowie die Pendlerpauschale als Steuerungsinstrument des Pendlerverkehrs an.

⁶² Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 20

⁶³ Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 9

3. Ausgewählte Instrumente zur Steuerung der Siedlungs- und Pendlerentwicklung - Wohnbauförderung und Pendlerpauschale

Der Einfluss der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale spielt bei siedlungs- und verkehrspolitischen Fragen keine unbedeutende Rolle, zumal von jenen beiden Instrumenten ein bedeutendes Steuerungspotential bei Wohnstandort- und Verkehrskostenüberlegungen ausgehen kann. Daher sollen in diesem Kapitel, neben einem kurzen Überblick über Steuerungsansätze zur Siedlungsentwicklung im allgemeinen, die Wohnbauförderung und Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Ausgestaltung diskutiert werden.

3.1 Steuerungsansätze im Überblick

Zur Steuerung der Siedlungsentwicklung wurden zahlreiche Ansätze institutioneller und instrumenteller Art entwickelt, um der Zersiedelung entgegenzuwirken. Auch zur Steuerung des Pendleraufkommens können ausgewählte Ansätze aufgegriffen und wirkungsvoll eingesetzt werden. Diese Ansätze sollen nun kurz präsentiert werden.

3.1.1 Institutionelle Ansätze

Institutionelle Ansätze lassen sich in gebietskörperschaftliche Ansätze sowie in „harte“ und „weiche“ Kooperationsstrukturen unterteilen. Gebietskörperschaftliche Ansätze umfassen Eingemeindungen, Einkreisungen, Regionalkreise bzw. die Regionalisierung von Aufgaben und haben einen stark planerischen Charakter bei der Steuerung von Suburbanisierungsprozessen, wenngleich ihre politische Durchsetzbarkeit oft schwierig ist. Harte bzw. weiche Kooperationsmethoden stützen sich hingegen auf unterschiedliche Formen regionaler Kooperation. Als Beispiel für harte Kooperationsmethoden sind Verbände anzuführen, die zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden geschlossen werden und einem klar definierten Zweck dienen (z.B. Personennahverkehr). Gremienlösungen sind ein Beispiel für weiche Kooperationsmethoden, die als interkommunale, zweckgerichtete Kooperationsformen betrachtet werden können und nur einen geringen

Verbindlichkeitsgrad bei Beschlüssen zwischen der Kernstadt und den Umlandgemeinden aufweisen.⁶⁴

3.1.2 Instrumentelle Ansätze

Instrumentelle Ansätze befassen sich mit der räumlichen Planung und ihrer Umsetzung und umfassen die verschiedenen planerischen Dokumente zur Steuerung der räumlichen Ordnung und Entwicklung auf kommunaler und regionaler Ebene. Überdies bieten sie Instrumente zur Umsetzung von Plänen sowie zur Gestaltung von Entwicklungsprozessen.⁶⁵ Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sollen nun im Anschluss vorgestellt werden:⁶⁶

- Planungsrechtliche Instrumente: Sie umfassen die in den Raumordnungsgesetzen der Länder konkretisierten Vorschriften für die örtliche und überörtliche Raumplanung. Als Instrumente wären hierbei der Flächenwidmungsplan, der Bebauungsplan und der Ortsentwicklungsplan anzuführen.
- Eigentumsbeschränkende Instrumente: Eigentumsbeschränkende Instrumente, auch als bodenrechtliche Instrumente bezeichnet, gebieten oder verbieten die bodenrechtliche Nutzung eines Grundstücks. Dazu zählen Baugebote, d.h. dass gewidmete Baugrundstücke tatsächlich einer Bebauung zugeführt werden müssen, sowie Eigentumsentzug oder Zwangsveräußerung, wenn ein Grundstück nicht widmungs- und bebauungsplanmäßig bebaut wird und aus städtebaulicher Sicht eine entsprechende Bebauung für erforderlich gehalten wird. Ein weiteres Instrument wäre die Baulandumlegung, die dann zu tragen kommt, wenn eine Bebauung gemäß der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne aufgrund des ungünstigen Parzellenzuschnitts nicht zulässig ist. Durch eine Neuaufteilung der Grundfläche soll dabei die Bebaubarkeit sichergestellt werden.
- Marktkonforme Instrumente: Es handelt sich hierbei um Instrumente, bei denen die öffentliche Hand als Akteur auf dem Bodenmarkt auftritt und sich privatwirtschaftlicher Mittel bedient, um bodenpolitische Zielsetzungen durchzusetzen. Diese Instrumente umfassen z.B. die kommunale

⁶⁴ Vgl. Müller, B. (2000), S. 105 f

⁶⁵ Vgl. Müller, B. (2000), S. 107

⁶⁶ Vgl. Schadt, G. (1993), S. 3 ff

Bodenbevorratung, wo die Gemeinde Grund zum Bau von Gemeindebedarfseinrichtungen erwirbt, sowie Baulandsicherungsverträge, deren ursprüngliche Konzeption darauf abzielte, mittels Vorkaufsrecht der Gemeinde, Bauland nur an einen bestimmten Käuferkreis (zumeist Einheimische) zu verkaufen. Die Aufschließung von Bauland von Seiten der Gemeinden zur Schaffung neuen Baulands sowie öffentliche Förderungen vermögen weiters die Neubautätigkeit anzukurbeln. Als Förderungen gelten hierbei Aufschließungsförderungen zur Schaffung von Bauland sowie die Wohnbauförderung zur Finanzierung des Wohnbaus.

- Abgabenrechtliche/fiskalische Instrumente: Mit jenen Instrumenten soll versucht werden, mittels Abgaben die Nutzung von Grund und Boden in eine bodenpolitische Richtung zu steuern. Hierzu zählen Bodenverkehrssteuern, Baulandsteuern, Erschließungsbeiträge, Bodenwertzuwachssteuern, Grundsteuern, Grunderwerbssteuer und viele mehr, die bei richtiger Ausgestaltung einen siedlungspolitischen Lenkungseffekt erzielen können.

Zur Steuerung der Siedlungsentwicklung bedarf es gewiss einer Kombination sowohl institutioneller als auch instrumenteller Ansätze. Für die vorliegende Arbeit sollen jedoch lediglich instrumentelle Ansätze diskutiert werden, wobei hier der Schwerpunkt auf die Wohnbauförderung gelegt werden soll. Die Pendlerpauschale wäre zudem in ihrer Funktion als Steuerfreibetrag als abgabenrechtliches/fiskalisches Instrument zu klassifizieren. Auch sie vermag unter Umständen eine siedlungssteuernde, gewiss aber eine verkehrssteuernde Wirkung erzeugen.

3.2 Die Wohnbauförderung

Die Wohnbauförderung ist eine von der öffentlichen Hand gewährte finanzielle Zuwendung, die die Errichtung und Sanierung von Wohnbauten subventioniert. Die Wohnbauförderung ist demnach eine zweckgebundene Förderung des sozialen Wohnbaus, die auf Leistung und Gegenleistung basiert. Der Subventionsgeber gewährt dem Subventionsempfänger finanzielle Mittel zur Errichtung und Sanierung von Wohnbauten und erwartet vom Subventionsempfänger eine Gegenleistung in Form eines dem Subventionszweck entsprechenden Verhaltens.⁶⁷ Eine

⁶⁷ Vgl. Adamovich, K./Funk, B. (1987), zitiert bei: Höbart, R. (1995), S. 39

Zweckentfremdung der Förderungsgelder ist nicht gestattet und führt zur Kündigung des Rechtsverhältnisses.

3.2.1 Geschichtlicher Überblick zur Wohnbauförderung

Die Entstehung der Wohnbauförderung geht auf das 19. Jahrhundert zurück, als durch die zunehmende Industrialisierung und das rasche Bevölkerungswachstum in den Städten die Wohnungsknappheit zu einem großen sozialen Problem wurde. Der Wohnungsproblematik wurde durch ein 1892 erlassenes Gesetz, welches die staatliche Förderung von Neubauten mit Kleinwohnungen für Arbeiterfamilien vorsah, entgegnet. Damit wurde der Grundstein für die staatliche Wohnbauförderung gelegt. Der 1908 gegründete „Kaiser Franz-Josef Jubiläumsfonds“ ermöglichte zum ersten Mal eine direkte Förderung des Wohnbaus durch die Vergabe von langfristigen, niedrig verzinsten Darlehen. Es folgten 1910 der „Staatliche Wohnungsfürsorgefonds“ und 1919 der Wohn- und Siedlungsfonds.

Zahlreiche Gesetzesnovellen des ursprünglichen Wohnbauförderungsgesetzes vom 7. Juli 1954, dessen Vorreiter der Bundes-, Wohn- und Siedlungsfonds sowie der Wohnhaus - Wiederaufbaufonds waren, brachten eine Änderung der Zuständigkeiten für Gesetzgebung und Vollziehung sowie eine Erweiterung der Förderungsmodalitäten in vielen Bereichen. Aus dem bis 1967 bestehenden Wohn- und Siedlungsfonds wurden bereits Darlehen, Zinsen- und Annuitätenzuschüsse gewährt. Ebenso sah er die Übernahme von Bürgschaften vor. Durch die am 1.1. 1988 in Kraft getretene Gesetzesnovelle zur Wohnbauförderung wurden Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich Wohnbau und Wohnhaussanierung gänzlich auf die Länder übertragen.⁶⁸ Die „Verländerung“ der Wohnbauförderung hatte zur Folge, dass die Förderungsmodalitäten seither von Bundesland zu Bundesland stark variieren, wodurch eine bundesweite Betrachtung dieses Förderungsinstrumentariums erschwert wird.

Die Bedeutung der Wohnbauförderung als Finanzierungsinstrument des Wohnbaus soll durch einen Überblick über die Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung herausgestrichen werden.

⁶⁸ Vgl. Verwaltung Land Steiermark (2005), in:
www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/10006460/276047/

3.2.2 Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung

Da der Bau oder die Sanierung von Wohnhäusern bzw. Wohnungen zumeist mit erheblichen Kosten einhergeht, greift der Bauherr in den meisten Fällen auf staatliche oder private Finanzzuwendungen zur Finanzierung des Wohnbaus zurück. Grundsätzlich wird zwischen drei Finanzierungsmöglichkeiten unterschieden:

- Finanzierung durch Eigenmittel (Spareinlagen, etc.)
- Öffentliche Fördermittel (Wohnbauförderung)
- Finanzierung über den Kapitalmarkt (Banken, Bausparkassen, etc.)

In den meisten Fällen werden alle drei dieser Finanzierungsmöglichkeiten in Anspruch genommen. Reichen die Eigenmittel zur Finanzierung des Wohnbaus oder zur Wohnhaussanierung nicht aus bzw. ist die Fremdfinanzierung aus finanzstrategischen Gründen sinnvoller, können Fördergelder der öffentlichen Hand in Form der Wohnbauförderung in Anspruch genommen werden. Hierbei handelt es sich zumeist um besonders vorteilhafte Darlehen bzw. Zuschüsse zur Tilgung der Annuitäten, die dem Bauherren von der jeweiligen Landesregierung gewährt werden können. Sind darüber hinaus zur Abdeckung der Baukosten noch weitere Finanzmittel notwendig, so kann der Bauherr die notwendigen Mittel über den Kapitalmarkt, sprich über Bausparkassen und Banken, beschaffen. Bauspardarlehen bzw. zinsgünstige Darlehen mit langer Laufzeit werden für diese Zwecke von Banken angeboten.

Die Errichtung von Wohnbauten geht erfahrungsgemäß mit erheblichen Kosten einher. Für 2001 beliefen sich die Baukosten für Gebäude und Wohnungen für ganz Österreich auf insgesamt 5.143,4 Mio. Euro. Die höchsten Kosten fielen dabei beim Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern an: die Baukosten machten hier rund zwei Drittel der gesamten Baukostensumme aus. 63% der gesamten Baukosten entfielen auf Privatpersonen, der Rest auf gemeinnützige Wohnbauvereinigungen, Gebietskörperschaften und sonstige juristische Personen. Mehr als 96% der Baukosten fließen bei Privatpersonen in den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern. Rund 57% der Baukostensumme wurden mit Darlehen finanziert. Von den gewährten Darlehen in Höhe von 2.939,6 Mio. Euro, entfielen mehr als 28% auf Darlehen von

Gebietskörperschaften, sprich Darlehen aus Mitteln der Wohnbauförderung.⁶⁹

Tabelle 8 liefert einen Überblick über die Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung für das Jahr 2001

Bauherr Bundesland	Kosten gesamt	Finanzierungsart			Darlehen gewährt von		
		Eigen- mittel	Nicht rückzahl- bare Zuschüsse	Darlehen	Bauspar- kassen	Sonstige Darlehens- geber	Gebiets- körper- schaften
Wohngebäude insgesamt	5.143,4	2.116,6	87,1	2.939,6	654,8	1.447,3	837,4
Physische Personen	3.266,7	1.544,4	25,4	1.696,9	578,7	648,9	433,2
Gemeinnützige Bauvereinigung	1.039,9	145,8	45,8	848,3	35,2	460,2	352,9
Gebiets- körperschaften	46,3	15,0	2,2	29,1	2,1	18,0	9,0
Sonstige juristische Personen	790,4	411,4	13,7	365,3	38,8	284,2	42,3
Bundesland							
Burgenland	246,6	111,5	0,8	134,3	26,5	46,1	61,8
NÖ	1261,9	503,0	2,2	756,6	180,2	367,0	209,4

Tab. 8: Wohnbaukosten und Wohnbaufinanzierung

Quelle: Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 151

Von den im Jahr 2001 entstandenen Wohnbaukosten in Höhe von 5.143,4 Mio., wurden mehr als 40% mit Eigenmitteln finanziert. Der Rest wurde zum Großteil mit Darlehen bzw. nicht rückzahlbaren Zuschüssen finanziert. Die Darlehensfinanzierung stellte mit mehr als 57% das Hauptfinanzierungsmittel des Wohnbaus dar. Von der gesamten Darlehenssumme entstammten mehr als 22% aus Bauspardarlehen, beinahe 50% von sonstigen Darlehensgebern und mehr als 28% von Gebietskörperschaften. Die Darlehen der Gebietskörperschaften entsprechen der Wohnbauförderung, ebenso wie die nicht rückzahlbaren Zuschüsse. Der Anteil der Wohnbauförderungsmittel inklusive nicht rückzahlbarer Zuschüsse an Fremdmitteln betrug 31,5%.

Die höchsten Wohnbaukosten fielen bei physischen Personen mit 3.266,7 Mio. Euro an, gefolgt von den gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen, sonstigen juristischen Personen und Gebietskörperschaften. Weiters kann festgestellt werden, dass die nicht rückzahlbaren Zuschüsse in Höhe von 87,1 Mio. 1,7% der gesamten

⁶⁹ Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbaukosten 2001, S. 159

Wohnbaukosten decken, während mehr als 16% durch die Wohnbauförderungen der Gebietskörperschaften gedeckt werden. Dies bedeutet, dass mehr als 17,7% der Wohnbaukosten durch Mittel der Wohnbauförderung finanziert werden. Von den gesamten Wohnbaukosten entfielen zwei Drittel auf Wohngebäude mit 1 oder 2 Wohnungen und ein Drittel auf Wohngebäude mit 3 und mehr Wohnungen. 56% der Förderungen der Gebietskörperschaften entfielen auf Wohngebäude mit 1 oder 2 Wohnungen und 44% auf Wohngebäuden mit 3 oder mehr Wohnungen.⁷⁰

Die Feststellung, dass Ein- und Zweifamilienhäuser die Zersiedelung im ländlichen Raum stark begünstigen und zudem großzügig aus Mitteln der Wohnbauförderung gefördert werden, kann durch die folgenden Zahlen hinterlegt werden: Von den in Niederösterreich im Jahr 2001 gewährten Darlehen der Gebietskörperschaften in Höhe von 209,4 Mio. Euro, entfielen 124,1 Mio. auf Ein- und Zweifamilienhäuser und nur 85,3 Mio. Euro auf Mehrfamilienhäuser. Das heißt, dass 60% der Darlehensgelder auf den Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern entfielen. Selbiges ist für das Burgenland festzustellen. Insgesamt wurden im Burgenland 2001 61,8 Mio. Euro an Wohnbauförderungsdarlehen gewährt, davon 44,3 Mio. Euro für Ein- und Zweifamilienhäuser und 17,5 Mio. Euro für Mehrfamilienhäuser. Hier beträgt der Anteil der geförderten Ein- und Zweifamilienhäuser knapp 72%. Dies bestätigt, dass die Wohnbauförderung in geraden Maße den Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern fördert.⁷¹

3.2.3 Mittelaufteilung der Wohnbauförderung

Den Ländern wurde mit 1.1.1988 die Gesetzgebung und Vollziehung im Bereich der Wohnbauförderung übergeben. Seither treten die Landesregierungen als Fördergeber der Wohnbauförderung auf. Die Finanzmittel stammen allerdings zum Großteil vom Bund und werden im Zuge der Finanzausgleichsverhandlungen den Bundesländern auf Basis eines von der Statistik Österreich errechneten Bevölkerungsschlüssels zugeteilt. Das Zweckzuschussgesetz regelt dabei die Zuwendungen des Bundes an die Länder. „Der Bund gewährt den Ländern zum Zwecke der Finanzierung der Förderung des Wohnbaues und der Wohnhaussanierung, der Finanzierung von Maßnahmen zur Erhaltung oder Verbesserung der Infrastruktur und zur Finanzierung von Maßnahmen zur Reduktion

⁷⁰ Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 151

⁷¹ Vgl. Statistik Austria (2004): Wohnbautätigkeit 2002, S. 159 f

des Ausstoßes an Treibhausgasen einen Zweckzuschuss in Höhe von 1,780.500.000 Euro jährlich ab dem Jahr 2002.⁷² Die Zweckzuschüsse, die vierteljährlich in gleich großen Teilzahlungen an die Länder überwiesen werden, verteilen sich auf die Länder wie folgt:⁷³

Burgenland	51 206 000 Euro
Kärnten	114 470 999 Euro
Niederösterreich	299 788 000 Euro
Oberösterreich	285 651 000 Euro
Salzburg	112 593 000 Euro
Steiermark	238 160 000 Euro
Tirol	138 943 000 Euro
Vorarlberg	75 436 000 Euro
Wien	464 253 000 Euro

Das bevölkerungsreichste Bundesland Wien erhält die höchsten Förderungsbeträge, gefolgt von Niederösterreich, Oberösterreich und der Steiermark. Die geringsten Förderungsmittel erhalten das Burgenland und Vorarlberg.

Ergänzend zu den oben genannten Zweckzuschüssen zur Wohnbauförderung, gewährt der Bund ebenfalls Zuschüsse in der Höhe von 11,6 Mio. Euro für die Finanzierung von Annuitätenzuschüssen und Wohnbeihilfen. Die Aufteilung erfolgt nach folgenden HunderTERSätzen:⁷⁴

Burgenland	2,37
Kärnten	5,74
Niederösterreich	14,30
Oberösterreich	13,98
Salzburg	5,27
Steiermark	13,34
Tirol	6,58
Vorarlberg	3,79
Wien	34,63

⁷² Vgl. Zweckzuschussgesetz (2001) § 1 Abs. 1, idF. BGBl. I Nr. 156/2004

⁷³ Vgl. Zweckzuschussgesetz (2001) § 1 Abs. 2, idF. BGBl. I Nr. 156/2004

⁷⁴ Vgl. Zweckzuschussgesetz (2001) § 3 Abs. 1, idF. BGBl. I Nr. 120/2003

Die Wohnbauförderungsmittel werden im Zuge der alle vier Jahre stattfindenden Finanzausgleichsverhandlungen vom Finanzminister auf die Länder verteilt. „Bis zum Jahr 1996 waren rund 9,2% der Lohn-, Einkommens-, Körperschafts-, und Kapitalertragssteuer für den Wohnbau zweckgebunden.“⁷⁵ Seither sind die Wohnbauförderungsbeträge vom Steueraufkommen entkoppelt und auf einem jährlichen Betrag von 1.780 Mio. eingefroren. Die Fördergelder werden von den Landesregierungen verwaltet, welche für die Abwicklung der Förderanträge zuständig sind.

3.2.4 Förderungsgegenstand

Als förderungswürdig gilt die Errichtung von Wohnhäusern, Wohnungen, Heimen, Eigenheimen und Kleingartenwohnhäusern durch Neubau, Zubau, Einbau oder Umbau. Gefördert werden außerdem Geschäftsräume in geförderten Gebäuden sowie Einrichtungen der kommunalen Infrastruktur.⁷⁶ Aus Mitteln der Wohnbauförderung werden außerdem oft auch sogenannte Genossenschaftswohnungen gefördert. „Eine Genossenschaftswohnung ist eine Mietwohnung, deren Vermieter eine Gemeinnützige Bauvereinigung ist.“⁷⁷ Genossenschaftswohnungen zeichnen sich grundsätzlich durch eine klare Mietenbegrenzung aus. Für den Anspruch auf die Miete einer Genossenschaftswohnung darf die in den Wohnbauförderungsbestimmungen festgelegte Einkommensobergrenze nicht überschritten werden.⁷⁸ Laut Arbeiterkammer Wien werden derzeit jährlich 5000 geförderte Miet- und Eigentumswohnungen in Wien gebaut.⁷⁹

⁷⁵ Vgl. Czerny, M. (2000), in: Abele, H. u.a. (Hrsg.), S. 4

⁷⁶ Vgl. WWFSG (1989), § 1 Abs. 1, 2

⁷⁷ Vgl. AK WIEN (2005), in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-4683.html>

⁷⁸ Vgl. AK WIEN (2005), in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-4683.html>

⁷⁹ Vgl. AK WIEN (2005), in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-4689.html>

3.1.5 Förderungsarten

Die Wohnbauförderung unterscheidet zwischen Maßnahmen der Objekt- und Subjektförderung.

Als Formen der Objektförderung gelten:

- Darlehen
- Annuitäten-, Zinsen- und Baukostenzuschüsse
- Bürgschaftsübernahmen

Zu den Formen der Subjektförderung zählen:

- Wohnbeihilfe
- Eigenmittelersatzdarlehen⁸⁰

Die Förderungsarten variieren von Bundesland zu Bundesland und erstrecken sich von zinsgünstigen Darlehen über nicht rückzahlbare Zuschüsse bis hin zu Wohnbauschchecks.

Darüber hinaus können zur Finanzierung des Wohnbaus Bauspardarlehen über den Kapitalmarkt in Anspruch genommen werden. Die Bausparfinanzierung ist daher kein Teil der Wohnbauförderung im engeren Sinne, sondern kann zusätzlich zur Wohnbauförderung für die Finanzierung des Wohnbaus in Anspruch genommen werden.

3.2.5.1 Darlehen

Darlehen sind eine der wichtigsten Förderungsarten, die den Förderungswerbern zur Finanzierung des Wohnbaus zur Verfügung stehen. Unter Wohnbauförderungsdarlehen sind von der Landesregierung gewährte Darlehen zu verstehen, die sich durch eine niedrige Verzinsung und eine lange Laufzeit auszeichnen. Durch die Vergabe von Darlehen wird ein Rechtsgeschäft zwischen dem Gläubiger und dem Schuldner begründet.⁸¹ Förderungsdarlehen sind durch die Einverleibung eines Pfandrechts zugunsten des Förderungsgebers sicherzustellen.

⁸⁰ Vgl. Höbart, R. (1995), S. 47

⁸¹ Vgl. Herrling, E. (1998), S. 39

3.2.5.2 Annuitäten-, Zinsen- und Baukostenzuschüsse

Zusätzlich zu den Wohnbauförderungsdarlehen können Annuitäten- bzw. Zinszuschüsse zuerkannt werden. Annuitätenzuschussdarlehen werden dann gewährt, „wenn ein Darlehensnehmer die Tilgung beispielsweise zu Beginn der Darlehensaufnahme nicht vertragsmäßig leisten kann (...).“⁸² In einem solchen Fall kann die „(...) Annuität verringert werden, indem ein Teil der monatlichen Rate als Zuschuss gegeben wird. Dieser Zuschuss wird als neues Darlehen gebucht und verzinst.“⁸³

„Baukostenzuschüsse (hingegen) können als Fixbetrag oder abhängig von den Baukosten gewährt werden.“⁸⁴ Baukostenzuschüsse sind von der Landesregierung zurückzufordern, wenn Kündigungsgründe vorliegen bzw. das Darlehen nicht bestimmungsgemäß verwendet wurde.⁸⁵

3.2.5.3 Nicht rückzahlbare Zuschüsse

Darüber hinaus können von den Ländern einmalige nicht rückzahlbare Zuschüsse für die Errichtung von Wohnungen und Heimen als Fixbetrag je Quadratmeter Wohnnutzfläche gewährt werden.⁸⁶ Bei unsachgemäßer Verwendung des Förderungsbetrages kann auch hier der Betrag von der Landesregierung wieder zurückverlangt werden.

3.2.5.4 Bürgschaftsübernahmen

„Das Land kann die Bürgschaft (...) für ein zur Finanzierung eines Bauvorhabens erforderliches Darlehen (...) übernehmen. Die Bürgschaft erstreckt sich auf den Darlehensbetrag samt allen schuldscheinmäßigen Zinsen (...).“⁸⁷

⁸² Vgl. Herrling, E. (1998), S. 16

⁸³ Vgl. Herrling, E. (1998), S. 16

⁸⁴ Vgl. WWFSG (1989) § 14 Abs. 3

⁸⁵ Vgl. WWFSG (1989) § 14 Abs. 4

⁸⁶ Vgl. WWFSG (1989) § 15 Abs. 1

⁸⁷ Vgl. WWFSG (1989) § 16 Abs. 1, 2

3.2.5.5 Wohnbeihilfe

Die Wohnbeihilfe fällt in die Kategorie der Subjektförderung und kann dem Förderungswerber zusätzlich zur jeweiligen Objektförderung zuerkannt werden. Wohnbeihilfenbezieher sind Personen, die durch die Kosten für den Wohnungsaufwand unzumutbar belastet sind. Die Wohnbeihilfe wird jeweils für ein Jahr gewährt. Die Wohnbeihilfe errechnet sich auf Basis der Familiengröße, des Familieneinkommens, der Wohnungsgröße und des Wohnungsaufwandes.⁸⁸

3.2.5.6 Eigenmittellersatzdarlehen

Als eine weitere Form der Subjektförderung gilt das Eigenmittellersatzdarlehen. Kann der Förderungswerber einen gewissen Eigenmittelanteil an den Gesamtbaukosten aufgrund seiner finanziellen Leistungsfähigkeit und der Anzahl der im Haushalt lebenden Personen nicht aufbringen, können die Länder ein Eigenmittellersatzdarlehen bis zur Höhe des geforderten Eigenmittelanteils gewähren.⁸⁹ Das Wiener Wohnbauförderungsgesetz sieht vor, dass das Eigenmittellersatzdarlehen eine Laufzeit von 20 Jahren nicht überschreiten darf. Das Darlehen kann schon zu einem früheren Zeitpunkt zurückgefordert werden, wenn die Förderungswürdigkeit, die auf Basis des Familieneinkommens und der Haushaltsgröße alle fünf Jahre überprüft wird, nicht mehr gegeben ist, sprich, wenn keine finanzielle Notlage mehr vorliegt.⁹⁰

3.2.5.7 Bausparfinanzierung

Das staatlich geförderte Bausparsystem zählt neben der Wohnbauförderung zu einer der beliebtesten Finanzierungsformen für den Wohnbau in Österreich. Das österreichische Bausparsystem ist ein 2-Phasen Sparmodell: in der sogenannten Ansparphase verpflichtet sich der Sparer, respektive der Bauherr, zur Ansparung einer monatlichen Summe, die ihm nach einer sechsjährigen steuerlichen Bindungsfrist, der Darlehensphase, den Erhalt eines zweckgewidmeten Darlehens in Höhe der Vertragssumme garantiert.⁹¹ Der Sparer erhält neben den herkömmlichen Zinsen eine staatliche Prämie von zwischen 3% und 8% jährlich auf einen maximalen

⁸⁸ Vgl. WWFSG (1989) § 29 Abs. 1 ff

⁸⁹ Vgl. Assmann, M. (1988), S. 37

⁹⁰ Vgl. WWFSG (1989) § 18 Abs. 1

⁹¹ Vgl. Höbart, R. (1995), S. 120 ff

Sparbetrag von 1000 Euro. Die Höhe der staatlichen Prämie variiert stets mit der Entwicklung des gesamten Kapitalmarktes, die Höchstbemessungsgrundlage ist allerdings immer 1.000 Euro.⁹² Es können Darlehenssummen von bis zu 150.000 Euro pro Person in Anspruch genommen werden, die sich durch eine flexibel lange Laufzeit von 5 bis 30 Jahren und einem Zinssatz von höchstens 6% auszeichnen.⁹³

Das zweckgebundene Darlehen kann als Finanzierungsform sowohl für den Bau, den Kauf bzw. den Mietkauf eines Wohnobjekts verwendet werden, als auch für die Sanierung, Renovierung und bauliche Veränderung von Wohnräumen. Weiters kann das Bauspardarlehen auch für Ablösezahlungen, Umschuldungsoptionen für die Abzahlung von Krediten, die fürs Wohnen aufgenommen wurden, und für Sicherheitsvorkehrungen im Haus sowie für Investitionen in energiesparende Maßnahmen für das Haus verwendet werden.⁹⁴

Zu den bedeutendsten Anbietern von Bauspardarlehen in Österreich zählen die Raiffeisen Bausparkasse, die s-Bausparkasse, Wüstenrot und die Allgemeine Bausparkasse der Volksbanken ABV⁹⁵ Die österreichischen Bausparkassen bieten unterschiedliche Bausparprodukte, jeweils abgestimmt auf die Bedürfnisse der Bausparer, an.

⁹² Vgl. Schmid, M. (2001), S. 79

⁹³ Vgl. Raiffeisen (2005), in: http://www.wohnen-in-oesterreich.at/eBusiness/wi_template1/0,6938,17439018092324610-21587655581990965_26197298220394685-26197298220394685-NA,00.html

⁹⁴ Vgl. Raiffeisen Landesbank NÖ-Wien (2005), in: http://www.raiffeisen-bank.at/eBusiness/rai_template1/0,7572,1015018521967-1015462347615_1015464516939-186035037379962142-NA-1-NA,00.html

⁹⁵ Vgl. Schmid, M. (2001), S. 78

3.2.6 Wohnbauförderung Niederösterreich

Die der Landesgesetzgebung unterliegende Wohnbauförderung sieht von Bundesland zu Bundesland unterschiedliche Förderungsmodalitäten vor. Im Anschluss sollen nun die für diese Arbeit relevanten Förderungsmodalitäten der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland erläutert werden.

3.2.6.1 Förderungswerber

Als Förderungswerber für die Errichtung und den Erwerb von Wohnraum gelten in Niederösterreich natürliche Personen, die die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen, sowie Personen die diesen gleichgestellt sind (z.B. EU-Bürger). Ferner zählen zu den Förderungswerbern Gemeinden und gemeinnützige Bauvereinigungen, juristische Personen und Personengesellschaften mit dem Sitz im Europäischen Wirtschaftsraum, sowie sonstige Bauträger.⁹⁶

3.2.6.2 Förderungsgegenstand

Gefördert wird in Niederösterreich, so wie in den übrigen Bundesländern, Errichtung, Sanierung und Erwerb von Wohnhäusern und Wohnungen. Gewährung und Höhe der Wohnbauförderung sind in den Bundesländern an unterschiedliche Konditionen gebunden, die jeweils in den Landesgesetzen festgeschrieben sind. In den meisten Bundesländern, so auch in Niederösterreich und dem Burgenland, stehen energieeffiziente Bauformen im Mittelpunkt der Wohnbauförderung. Auch der Lagequalität des Wohnobjektes kommt in den Wohnbauförderungsbestimmungen der Länder Bedeutung zu. So wird in Niederösterreich und dem Burgenland durch zusätzliche Fördergelder ein Anreiz geschaffen, Eigenheime in Ortszentren bzw. in gekuppelter Bauweise zu errichten, um eine kompakte Siedlungsentwicklung zu gewährleisten

⁹⁶ Vgl. NÖ WFG (2005) § 3 Abs. 1

3.2.6.3 Förderungsarten und Förderungsmodalitäten

Mit der am 1.1.2006 in Kraft tretenden „Wohnbauförderung neu“ des Landes Niederösterreich wurde der Förderungsschwerpunkt in der Objektförderung auf die Familienförderung gelegt. Zusätzlich dazu kann eine Superförderung als Subjektförderung gewährt werden.

Grundsätzlich dürfen für die Gewährung der Familienförderung folgende Einkommensgrenzen nicht überschritten werden:⁹⁷

1 Person.....	28.000 Euro/Jahr
2 Personen.....	48.000 Euro/Jahr

Der Betrag erhöht sich für jede weitere im Haushalt lebende Person um 7.000 Euro.

Jungfamilien, das sind Familien wo beide Ehepartner das 35. Lebensjahr noch nicht erreicht haben und für mindestens ein versorgungsberechtigtes Kind im Haushalt sorgen, können die Familienförderung in Anspruch nehmen. Sie werden mit 4.000 Euro gefördert und erhalten zusätzliche Förderungen wie folgt: Für das erste versorgungsberechtigte Kind werden 6.000 Euro gewährt, für das zweite Kind 8.000 Euro und ab dem dritten Kind werden 10.000 Euro zuerkannt. Für jedes Kind mit besonderen Bedürfnissen erhöht sich der Darlehensbetrag um 10.000 Euro. Bei Minderung des Einkommens eines Ehepartners um mehr als 55% werden zusätzlich 7.500 Euro gewährt. Für Arbeitnehmer, die seit mindestens drei Jahren ihren Hauptwohnsitz in NÖ haben, wird eine zusätzliche Förderung von 2.500 Euro ausgeschüttet.⁹⁸ Es muss ergänzt werden, dass die Wohnbauförderung nur für den Bau bzw. Erwerb von Wohngebäuden, die als Hauptwohnsitz gemeldet sind, zuerkannt wird.

Zusätzlich zu den genannten Grundförderungsbeträgen können Fördergelder für eine energiesparende und nachhaltige Bauweise gewährt werden. Diese Fördergelder berechnen sich auf Basis eines 100-Punkte Systems gemäß der Energiekennzahl und nachhaltigen Bauweise des Wohngebäudes im Verhältnis 70:30. Dies bedeutet, dass umso mehr Fördergelder zuerkannt werden, je energieeffizienter das

⁹⁷ Vgl. Land NÖ (2005): Wohnbauförderung Eigenheim, S. 23

⁹⁸ Vgl. Land NÖ (2005): Das NÖ Wohnbaumodell, S. 10

Eigenheim und daher niedriger dessen Energiekennzahl ist. Durch den „Bonus Niedrigenergie“ kann der Darlehensbetrag um weitere 30% erhöht werden, wenn die Energiekennzahl des Eigenheims weniger als 15kWh/m² beträgt. Für nachhaltige Bauweisen können zusätzlich 30 weitere Förderpunkte erzielt werden. Dies erfordert den Einbau von Heizungsanlagen mit biogener Fernwärme bzw. mit erneuerbarer Energie, die kontrollierte Wohnraumbelüftung, die Verwendung ökologischer Baustoffe, die Nutzung von Regenwasser, sowie Aufwendungen für Beratung, Planung und Berechnung uvm. Grundsätzlich werden je Punkt 300 Euro an Fördermittel gewährt, womit im Idealfall insgesamt 30.000 Euro zusätzlich an Fördergeldern ausbezahlt werden können. Es kann darüber hinaus ein sogenannter „Bonus Lagequalität“ für die Errichtung von Eigenheimen in Ortszentren bzw. in Zentrumsnähe in Höhe von 3.000 Euro gewährt werden.⁹⁹

Das Wohnbaudarlehen hat einen Rückzahlungszeitraum von 27,5 Jahren, wobei die Tilgung der Annuitäten in den ersten fünf Jahren 2% beträgt und sich ab dem 6. Rückzahlungsjahr in Fünfjahresintervallen um 1% des Darlehensbetrages erhöht¹⁰⁰

Die Darlehen werden durch einen Grundbucheintrag sichergestellt. Die Landesregierung hat überdies ein Pfandrecht gegenüber dem Förderungswerber. Ferner muss der Förderungswerber ein Veräußerungsgebot zugunsten des Landes eintragen lassen.¹⁰¹

Für einkommensschwache Förderungswerber kann zusätzlich zu den oben genannten Objektförderungen eine Superförderung bzw. Wohnbeihilfe als Form der Subjektförderung gewährt werden. Die Superförderung kann je nach Einkommen und Haushaltsgröße des Förderungswerbers in Form eines zusätzlichen Zuschusses in der Höhe von 1 - 5% des geförderten Darlehens zuerkannt werden. Die Wohnbeihilfe wird hingegen als nicht rückzahlbarer Zuschuss gewährt, wenn die Kosten für das Wohnen mit dem verfügbaren Einkommen nur schwer gedeckt werden können.¹⁰²

⁹⁹ Vgl. Land NÖ (2005): Das NÖ Wohnbaumodell, S.11 ff

¹⁰⁰ Vgl. Land NÖ (2005): Wohnbauförderung Eigenheim, S. 29

¹⁰¹ Vgl. NÖ WFG (2005) § 11 Abs. 2, 3, 4

¹⁰² Vgl. Raiffeisen Wohn Bausparen (2005), in:
<http://www.wohnbausporen.at/mmedia/webuse/20.07.2001/995617071.pdf>, S. 4

3.2.6.4 Förderungsverfahren

Das Förderungsverfahren gliedert sich in zwei Stufen: Der Förderungswerber kann unter Berücksichtigung der Voraussetzungen zur Gewährung der Wohnbauförderung (Staatsbürgerschaftsnachweis, Einkommensnachweis,...) entweder bei der Landesregierung direkt oder über die von der Landesregierung ermächtigten Stellen (z.B. Banken) seinen Antrag einreichen.¹⁰³ In halbjährlich stattfindenden Sitzungen wird über die Zuerkennung der Wohnbauförderungsmittel an den Förderungswerber entschieden. „Nach positiver Entscheidung stellt die Landesregierung ein schriftliches Angebot aus (..), das (...) die erforderlichen Bedingungen und Auflagen enthält.“¹⁰⁴ Bei Gewährung der Wohnbauförderung wird das Darlehen unter Vorlage eines amtlichen Grundbuchauszugs in höchstens zwei Teilbeträgen ausbezahlt. 30% der Darlehenssumme werden nach Fertigstellung des Kellers samt Decke und die restlichen 70% nach Fertigstellung des Rohbaus mit Dach ausbezahlt.¹⁰⁵

3.2.7 Wohnbauförderung Burgenland

Die Wohnbauförderung des Landes Burgenland unterscheidet sich von jener Niederösterreichs vor allem in Punkten wie Förderungsarten und Förderungsbeträgen. Ein Überblick über die Wohnbauförderung im Burgenland sowie die Unterschiede zur Wohnbauförderung in Niederösterreich sollen in den nächsten Kapiteln illustriert werden.

3.2.7.1 Förderungswerber

Gleich wie bei der Wohnbauförderung NÖ werden im Burgenland natürliche Personen, die die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen bzw. EU-Bürger sind, gefördert. Weiters zählen Gemeinden, gemeinnützige Bauvereinigungen, sonstige Bauträger im Sinne des Bauträgervertragsgesetzes, juristische Personen sowie Personengesellschaften zu den Förderungswerbern. Als Voraussetzung für die Förderung natürlicher Personen muss ein dringender Wohnbedarf gegeben sein, der

¹⁰³ Vgl. NÖ WFG (2005) § 10 Abs. 1

¹⁰⁴ Vgl. NÖ WFG (2005) § 10 Abs. 2

¹⁰⁵ Vgl. Land NÖ (2005), in: http://www.noel.gv.at/service/f/f2/eh_neu/auszahl.htm

durch die zu fördernde Wohnung gedeckt werden kann. Der geförderte Wohnsitz muss als Hauptwohnsitz gemeldet sein.¹⁰⁶

3.2.7.2 Förderungsgegenstand

Das burgenländische Wohnbauförderungsgesetz fördert die Errichtung von Eigenheimen, Gruppenwohnbauten, Reihenhäuser, Wohnungen und Wohnheimen sowie die Sanierung dergleichen. Gefördert werden weiters die Schaffung von Wohnraum, der Ankauf eines nicht geförderten Eigenheimes bzw. einer nicht geförderten Eigentumswohnung, die Installierung von Alternativenergieanlagen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der thermischen Qualität des Gebäudes. Der Förderungsgegenstand entspricht in groben Zügen jenem des Landes Niederösterreich.

3.2.7.3 Förderungsarten und Förderungsmodalitäten

Grundsätzlich darf für die Zuerkennung des Darlehensgrundbetrages das Jahreseinkommen der Förderungswerber folgende Grenzen nicht überschreiten:¹⁰⁷

1 Person.....29.000 Euro/Jahr

2 Personen.....43.000 Euro/Jahr

Erfüllt der Förderungswerber diese Voraussetzungen, wird für den Neubau von Ein- und Zweifamilienhäusern ein einkommensabhängiger Darlehensgrundbetrag von höchstens 40.000 Euro gewährt. Darüber hinaus können Zuschläge in Form eines Kindersteigerungsbetrages, eines einkommensabhängigen Sozialzuschlages, einer Ortskernförderung und eines Behindertenzuschlages die Darlehenssumme erhöhen. Weiters kann eine Ökoförderung auf Grundlage der für das Wohngebäude errechneten Energiekennzahl gewährt werden. Weiters können nicht rückzahlbare Zuschüsse für Alternativenergieanlagen und dergleichen zuerkannt werden.¹⁰⁸

Für jedes im Haushalt lebende Kind unter 16 Jahren wird ein Kindersteigerungsbetrag in Höhe von 11.000 Euro gewährt.¹⁰⁹ Im Gegensatz zu Niederösterreich wird im Burgenland ein einheitlicher Kinderförderungsbetrag

¹⁰⁶ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 6 ff

¹⁰⁷ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 6

¹⁰⁸ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 10 ff

¹⁰⁹ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 10

gewährt. Für im Haushalt lebende behinderte oder gebrechliche Personen wird zusätzlich ein Behindertenzuschlag von maximal 15.000 Euro gewährt.¹¹⁰ Dieser Betrag überschreitet jenen von Niederösterreich um 5.000 Euro

Ein einkommensabhängiger Sozialzuschlag wird Beziehern kleiner Einkommen zuerkannt, deren Pro-Kopf-Einkommen 765 Euro monatlich nicht überschreiten darf. Wohnungswerbern von Mietobjekten kann darüber hinaus ein Eigenmittlersatzdarlehen bzw. Wohnbeihilfe im Verhältnis zum Einkommen und der Anzahl der im Haushalt lebenden Personen gewährt werden.¹¹¹

Das Land Burgenland unterstützt weiters die Errichtung und Sanierung von im Ortskern gelegenen Bauvorhaben durch einen Ortskernzuschlag. Als Ortskernzuschlag kann ein zusätzlicher Betrag von 50 Euro/m² Wohnnutzfläche bis maximal 10.000 Euro gewährt werden. Dieser Förderungszuschlag dient der Wiederbelebung von Ortskernen und der Vorbeugung gegen Zersiedelungserscheinungen.¹¹²

Der Förderungsgrundbetrag ist mit höchstens 40.000 Euro bemessen und unterliegt einer Darlehenslaufzeit von 32,5 Jahren. Daraus geht hervor, dass neben der längeren Darlehenslaufzeit, die Grundförderung des Landes Burgenland jene Niederösterreichs deutlich überschreitet. Die Tilgung der Annuitätenzahlung erfolgt halbjährlich und beträgt zwischen dem 1. und 10. Jahr 1% des Darlehensbetrages, zwischen dem 11. und dem 22,5. Jahr 3,5% und ab dem 23. Jahr 7,74% des Darlehensbetrages.¹¹³

3.2.7.4 Förderungsverfahren

Ansuchen zur Wohnbauförderung können entweder beim Amt der Burgenländischen Landesregierung, beim Gemeindeamt oder via Internet eingebracht werden. Ansuchen und Gewährung einer Förderung können bis längstens 12 Monate ab Erteilung einer Baubewilligung bzw. Baufreigabe ab Rechnungsdatum bzw. ab Kaufvertragsabschluss eingebracht werden. Nach Gewährung der Förderungsmittel werden 40% der Darlehenssumme bei Fertigstellung des Kellers oder der

¹¹⁰ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 11

¹¹¹ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 11 ff

¹¹² Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 11

¹¹³ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 10 ff

Fundamentierung und 60% bei Fertigstellung des erweiterten Rohbaus ausgeschüttet.¹¹⁴

3.2.8 Geförderte Wohneinheiten in Niederösterreich und dem Burgenland

Wie in Kapitel 2 eingehend diskutiert wurde, waren es die Umlandbezirke Wiens, die die höchste Bautätigkeit verzeichneten. Betrachtet man nun die Anzahl der geförderten Wohneinheiten der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland, so wird festgestellt, dass in jenen Bezirken, in denen die Bautätigkeit am höchsten war, auch die meisten Wohneinheiten gefördert wurden. Für Niederösterreich waren dies die Wiener Umlandbezirke sowie jene in der Region Mostviertel Eisenwurzen. Abbildung 43 zeigt die kumulierte Anzahl der geförderten Wohneinheiten pro Bezirke zwischen den Jahren 1993 und 2004 auf.

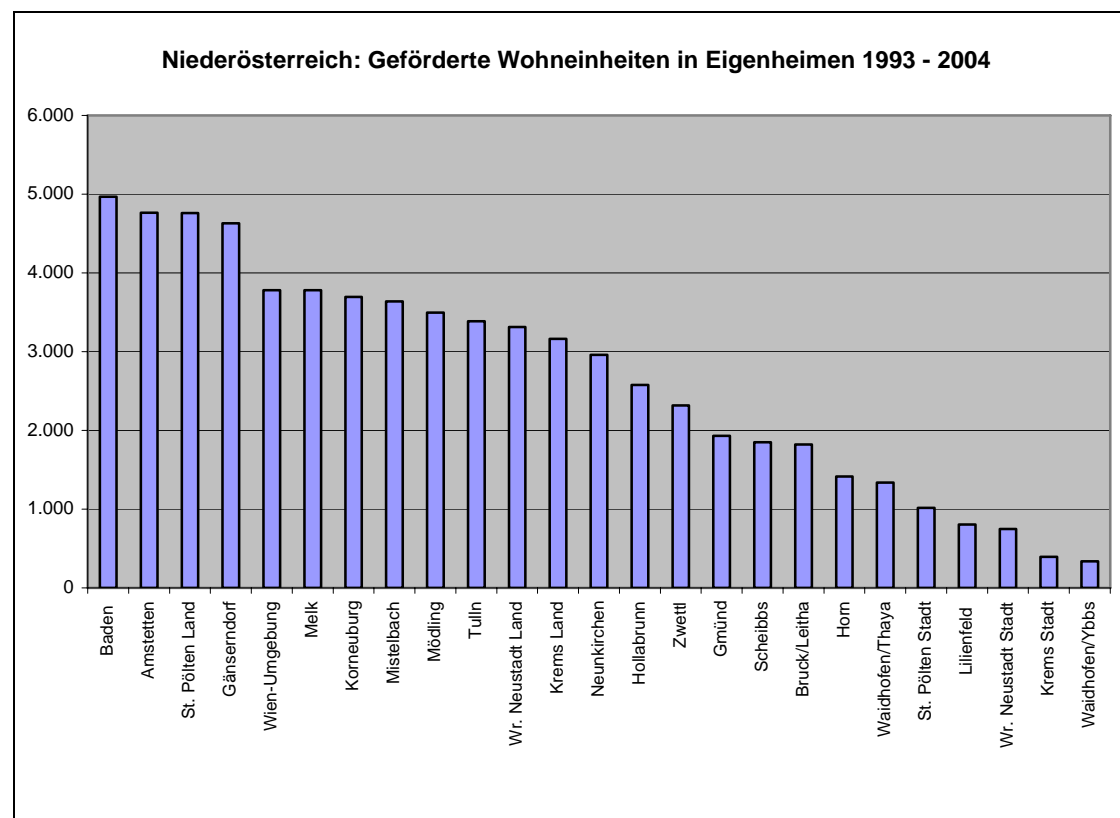


Abb. 43: Geförderte Wohneinheiten in Eigenheimen, Niederösterreich 1993 – 2004

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Niederösterreich

¹¹⁴ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel S. 9 ff

Abbildung 44 zeigt weiters auf, dass in den wiennahen Bezirken auch die meisten Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern gefördert wurden. Es sind dies auch jene Bezirke, in denen die meisten Mehrfamilienhäuser errichtet wurden.

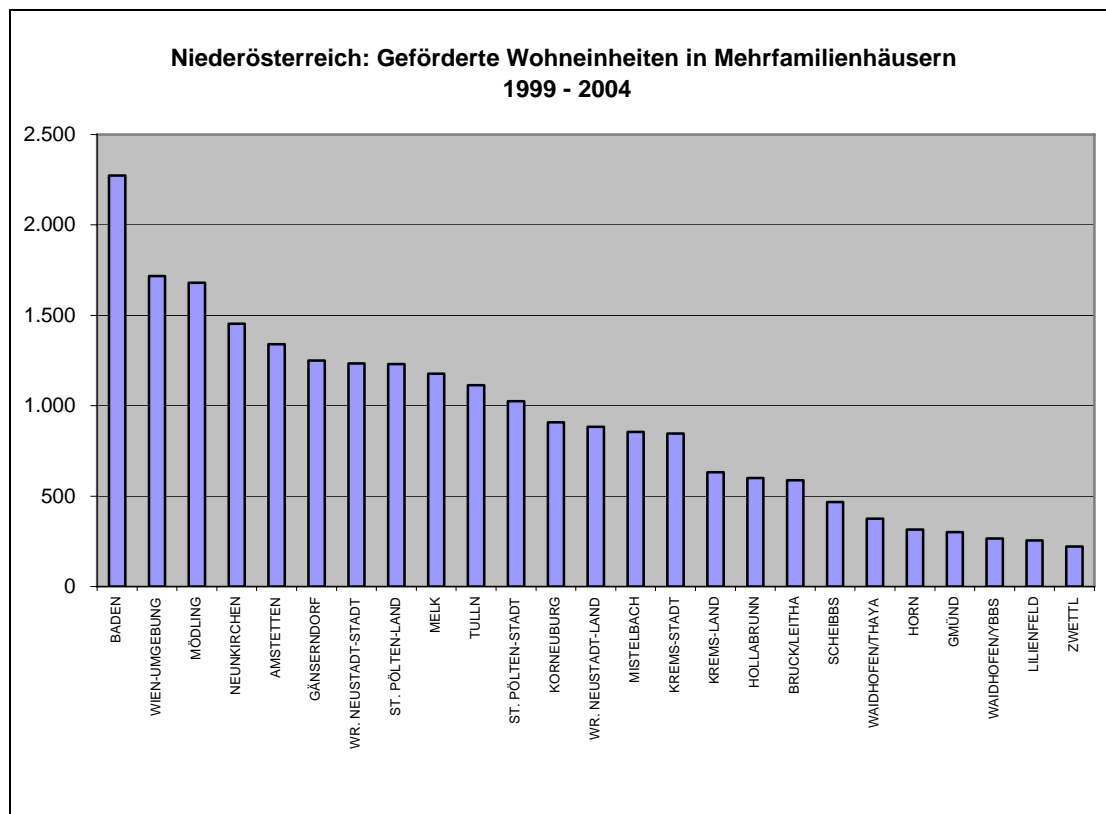


Abb. 44: Geförderte Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern, Niederösterreich 1999 – 2004

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Niederösterreich

Aufgrund der Schwierigkeit, die Daten der Wohnbauförderung und der Fertigstellung von Eigenheimneubauten aufgrund der zeitlichen Diskrepanz zwischen der Gewährung der Wohnbauförderung und der Fertigstellung der Eigenheime zusammenzuführen, muss auf eine Berechnung der Anteile der geförderten Wohneinheiten am Neubauvolumen verzichtet werden. Grundsätzlich werden laut land Niederösterreich jedoch jährlich rund 30.000 Wohneinheiten gefördert.¹¹⁵

¹¹⁵ Vgl. Land NÖ (2005): Das NÖ Wohnbaumodell, S. 8

Im Burgenland waren es die Bezirke Neusiedl am See, Oberwart und Eisenstadt Umgebung, also wiederum jene Bezirke, in denen eine rege Bautätigkeit herrschte, in denen die meisten Wohneinheiten gefördert wurden. Abbildung 45 zeigt dies in absoluten Zahlen auf.

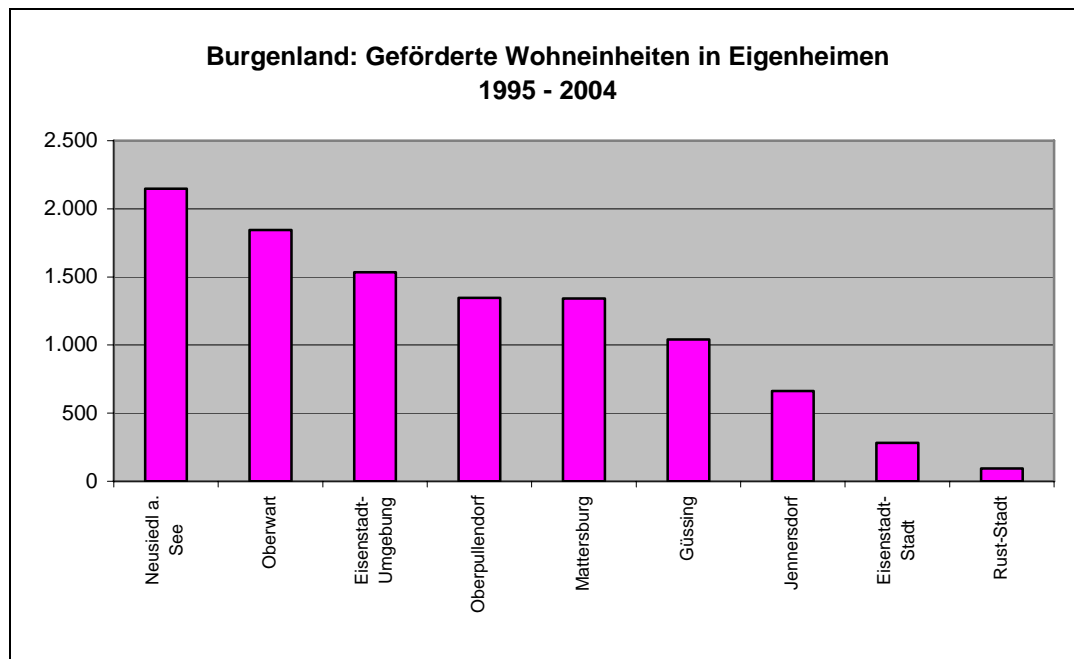


Abb. 45: Geförderte Wohneinheiten in Eigenheimen, Burgenland 1995 – 2004

Quelle: Eigene Darstellung anhand Daten der Landesregierung Burgenland

Die Analyse der geförderten Wohneinheiten in Eigenheimen hat also gezeigt, dass in absoluten Zahlen vor allem in den wiennahen Bezirken Niederösterreichs und des Burgenlandes die meisten Eigenheime gefördert wurden. Wie bereits in Kapitel 2 analysiert wurde, waren es vor allem auch die Bezirke im Einzugsbereich von Wien, die den höchsten Wohnungszugang verzeichneten.

Nach einer inhaltlichen Aufarbeitung der Wohnbauförderung für die Länder Niederösterreich und Burgenland muss eine siedlungssteuernde Wirkung in der derzeitigen Ausgestaltung der Wohnbauförderungsmodelle verneint werden. Zwar existieren Ansätze zur Förderung des Baus von Eigenheimen in Ortszentren durch den Bonus Lagequalität in Niederösterreich bzw. die Ortskernförderung im Burgenland, jedoch muss hier eine umfassende siedlungssteuernde Wirkung bezweifelt werden.

3.3 Die Pendlerpauschale

Die Pendlerpauschale gemäß § 16 Abs. 1 Z 6 Einkommenssteuergesetz ist ein Steuerfreibetrag, der die zu leistende Lohnsteuer des Arbeitnehmers vermindert. Neben der Abgeltung der Fahrtkosten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte durch den Verkehrsabsetzbetrag hat der Arbeitnehmer unter bestimmten Voraussetzungen zusätzlich Anspruch auf die Geltendmachung der kleinen oder großen Pendlerpauschale.¹¹⁶ Die Beträge für die kleine und große Pendlerpauschale werden in der Tabelle 9 aufgezeigt.

Entfernung	Kleine Pendlerpauschale (pro Jahr) in Euro	Große Pendlerpauschale (pro Jahr) in Euro
2 – 20 km	-	210
20 – 40 km	384	804
40 – 60 km	768	1.470
Über 60 km	1.152	2.100

Tab. 9: Pendlerpauschalsätze nach Entfernung

Quelle: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-1103-AD-2704.html>

Die Regierung hat sich aufgrund der derzeitigen hohen Spritpreise auf eine Erhöhung der Pendlerpauschale um 10% und auf eine Erhöhung des Kilometergeldes von 36 auf 38 Cent/km geeinigt.¹¹⁷

Es sei angemerkt, dass die kleine Pendlerpauschale für jene Fahrten zum Arbeitsplatz gilt, wo die Benützung eines Massenverkehrsmittels möglich und zumutbar ist, während die große Pendlerpauschale für Fahrten gewährt wird, bei denen die Benützung eines Massenverkehrsmittels überwiegend unzumutbar ist.¹¹⁸ Werden Fahrten mit dem eigenen Pkw durchgeführt, obwohl grundsätzlich die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel möglich und zumutbar ist, kann weiterhin nur die kleine Pendlerpauschale in Anspruch genommen werden.¹¹⁹

¹¹⁶ Vgl. Statistik Austria (2003): Lohnsteuerstatistik, S. 25

¹¹⁷ Vgl. APA: <http://derstandard.at/?id=2172732>

¹¹⁸ Vgl. AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-1103-AD-2704.html>

¹¹⁹ Auskunft von der AK Wien, am 05.10.2005

Analog zu den in Kapitel 2 viel diskutierten steigenden Pendlerzahlen, ist auch die Zahl der Anspruchsberechtigten der Pendlerpauschale zwischen 1994 und 2003 unvermindert gestiegen:

Jahr	Niederösterreich	Burgenland
1994	179.878	29.799
2001	213.308	36.240
2002	214.203	36.632
2003	216.122	37.041

Tab. 10: Anspruchsberechtigte Pendlerpauschale, Niederösterreich und Burgenland

Quelle: Statistik Austria: Lohnsteuerstatistik 1994, 2001, 2001, 2003

Tabelle 10 zeigt auf, dass die Zahl der Anspruchsberechtigten zwischen 1994 und 2003 konstant gestiegen ist. Betrachtet man die Anzahl der Anspruchsberechtigten und deren Herkunft, so stellt man fest, dass, wie bereits in der Pendlerstatistik ausgewiesen, die Umlandbezirke Wiens und das Nordburgenland die meisten Anspruchsberechtigten in Niederösterreich und dem Burgenland stellen. Von den 216.122 Anspruchsberechtigten Niederösterreichs im Jahr 2003, kamen je mehr als 43.000 aus dem Wiener Umland-Nord und mehr als 35.000 aus dem Wiener Umland-Süd. Eine beträchtliche Anzahl an Anspruchsberechtigten stellten ebenfalls die Regionen Mostviertel-Eisenwurzen und Niederösterreich Süd mit jeweils mehr als 33.000 Fällen. Im Burgenland stellte die Region Nordburgenland mit mehr als 20.000 Anspruchsberechtigten die höchste Anzahl an Fällen für das Jahr 2003.¹²⁰

¹²⁰ Vgl. Statistik Austria (2003): Lohnsteuerstatistik, S. 355

Die Verkehrsmittelwahl fällt beim Pendlerverkehr zumeist auf den privaten Pkw. Abbildung 46 zeigt auf, dass bis zu einer Entfernung von 60 km der Pkw das beliebteste Fortbewegungsmittel zur Erreichung der Arbeitsstätte ist. Mit steigender Entfernung zum Arbeitsplatz fällt die Verkehrsmittelwahl im Pendlerverkehr jedoch auf öffentliche Verkehrsmittel.

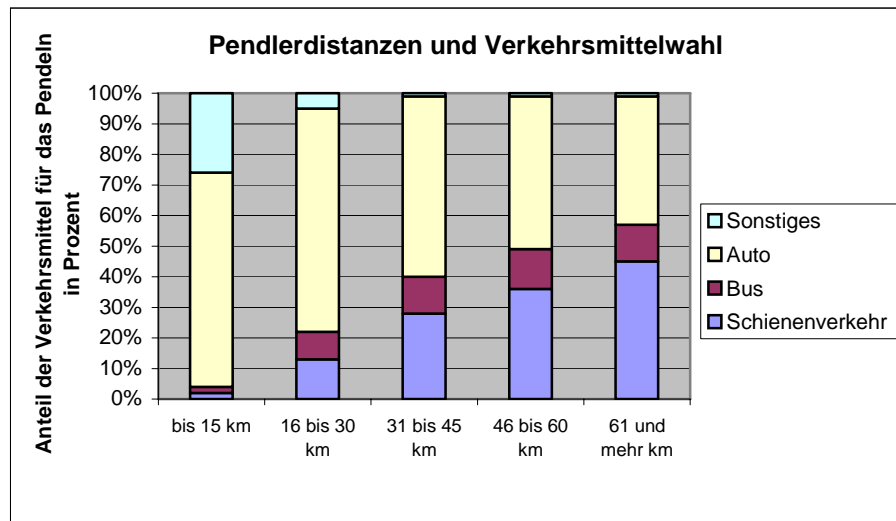


Abb. 46: Pendlerdistanzen und Verkehrsmittelwahl

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 13

Betrachtet man überdies Abbildung 47, so muss festgestellt werden, dass der ÖV zwischen den Jahren 1991 und 2001 beträchtliche Anteile im Regionalverkehr eingebüßt hat.

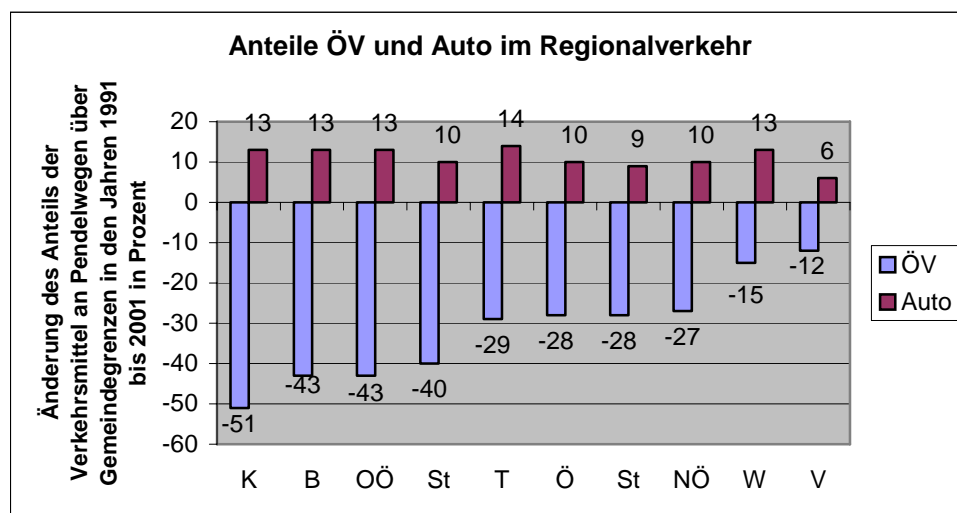


Abb. 47: Anteil ÖV und Auto im Regionalverkehr

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 15

Besonders die Bundesländer Kärnten, Burgenland, Oberösterreich und Steiermark liegen beträchtlich über dem Österreichdurchschnitt und haben Einbußen von über 28% im ÖV hinnehmen müssen. Diese Entwicklung wird durch das Aufzeigen der Erreichbarkeitsverhältnisse mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Berufspendlerverkehr ergänzt. Betrachtet man die Erreichbarkeitsverhältnisse im Berufsverkehr, so muss festgestellt werden, dass der Erreichbarkeitsgrad im ÖV bei der letzten Erhebung im Jahr 1997 im Österreichdurchschnitt (ohne Wien) bei 59% lag. Dies bedeutet, dass 41% der Berufstätigen ihr nächstgelegenes Arbeitszentrum innerhalb von 30 Minuten nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen konnten. Die Bundesländer Niederösterreich (55%), Steiermark (56%), Oberösterreich (56%) und Burgenland (58%) unterschritten dabei den Österreichdurchschnitt von 59% geringfügig, was bedeutet, dass in diesen Bundesländern mehr als 41% der Berufstätigen ihren Arbeitsplatz nicht innerhalb von 30 Minuten mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen konnten.¹²¹

Aufgrund der Tatsache, dass der Pendlerverkehr nicht nur steigt, sondern auch zumeist mit dem privaten Pkw abgewickelt wird, bedarf es einer Reform der Pendlerpauschale und der Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel, um eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens zu bewirken. Durch eine Änderung der Pendlerbeträge, einer Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel sowie einer Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen könnte eine Verlagerung des Verkehrsaufkommens im Pendlerverkehr von der Straße auf den ÖV teilweise erwirkt werden. Da wie bereits die Wohnbauförderung auch die Pendlerpauschale in ihrer derzeitigen Form keinerlei siedlungs- oder verkehrssteuernde Wirkung zeigt, sollen nun im nächsten Kapitel Reformvorschläge zur Wohnbauförderung und Pendlerpauschale ausgearbeitet werden.

¹²¹ Vgl. Platzer, G. (2000), S. 44 f

4. Ansätze zur Reform der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale zur Steuerung der Siedlungs- und Pendlerentwicklung im städtischen Umland

Unter Betrachtung der in Kapitel 3 vorgestellten derzeitigen Ausgestaltung der Wohnbauförderung und Pendlerpauschale muss eine Lenkungswirkung zu einer verträglichen Siedlungs- und Pendlerentwicklung verneint werden. Im Anschluss sollen daher nun Reformvorschläge zur Wohnbauförderung und Pendlerpauschale vorgestellt werden.

4.1 Ansätze im Bereich der Wohnbauförderung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung

Die Wohnbauförderung ist in den letzten Jahren vermehrt ins Kreuzfeuer der Kritik geraten. Nicht zuletzt wegen ihrer undifferenzierten Förderungsmodalitäten, wie der vorwiegenden Förderung von Neubauten von Eigenheimen, die in großem Maße die Zersiedelung des ländlichen Raumes forcieren, werden Forderungen einer siedlungssteuernden Wirkung der Wohnbauförderung immer lauter. Neben der Ausgestaltung ökologisch orientierter Förderungskriterien, wurde die ursprünglich für den sozialen Wohnbau konzipierte Wohnbauförderung in letzter Zeit auch um siedlungssteuernde Ansätze erweitert, wenngleich deren Wirkung bei der derzeitigen Ausgestaltung der Förderungsprinzipien fraglich ist.

Die Wohnbauförderung hat die Zersiedelung der Landschaft aufgrund der starken Förderung von Eigenheimen in hohem Maße verstärkt. Wurden Anfang der 70er Jahre nur 25 Prozent aller Förderungszusagen für Eigenheime gemacht, waren es Ende der 80er Jahre bereits 60 Prozent. Gleichzeitig nahm die Zahl der geförderten Geschoßwohnbauten rapide ab (-60%).¹²² Auch heute setzt sich dieser Trend unvermindert fort: Wurden in Niederösterreich zwischen 1999 und 2004 mehr als 28.000 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäusern gefördert, so waren es in Mehrfamilienhäusern nur 23.000 Wohneinheiten.¹²³ Nur selten entstehen Einfamilienhäuser jedoch in verdichteter Bauweise. Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) erhob, dass in den 80er Jahren nur 10 Prozent

¹²² Vgl. Schadt, G. (1993), S. 27

¹²³ Fachgespräch mit Herrn Sommer von der Landesregierung Niederösterreich

der Einfamilienhäuser in verdichteter Bauweise entstanden und dabei doppelt so viel Bauland in Anspruch nahmen, als Mehrgeschoßwohnungen.¹²⁴

Reformvorschläge zur Wohnbauförderung reichen heute von raumplanerischen bis hin zu verkehrspolitischen Überlegungen, um der Zersiedelung im ländlichen Raum Einhalt zu gebieten. Auch eine Verlagerung des Förderungsschwerpunkts von der Eigenheimförderung hin zur verstärkten Förderung der Althausanierung sollte überlegt werden.

4.1.1 Ausgestaltung der Wohnbauförderung nach raumordnungspolitischen Überlegungen

Aufgrund der Problematik, dass der ländliche Raum zunehmend durch schwere Zersiedelungserscheinungen gekennzeichnet ist, wodurch der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur immer weiter forciert und zusätzlich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im MIV induziert wird, muss die Wohnbauförderung in Abstimmung mit raumplanerischen Vorgaben reformiert werden. Nur durch eine Kombination von Raumplanung und den Förderungsmodalitäten ist eine Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglich. Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung muss daher folgenden Anforderungen gerecht werden:¹²⁵

- Je dichter Aktivitäten im Raum angeordnet sind, desto kürzer und gebündelter sind die Wege
- Je besser die Siedlungseinheiten funktional (Einwohner, Arbeitsplätze), wirtschaftlich (Branchen) und sozial gemischt sind, desto kürzer sind die Wege
- Je besser eine polyzentrale Verteilung (d.i. eine dichte, gemischte Anordnung von Einheiten im Raum) von nachhaltigen Siedlungsgebieten umgesetzt ist, umso weniger Verkehr entsteht.

Die in Niederösterreich und dem Burgenland entwickelte Ortskernförderung greift Teile der oben genannten Anforderungen auf, indem damit Projekte gefördert werden, die einen funktionalen, sozialen und wirtschaftlichen Mix in Ortszentren versprechen. Dies wäre beispielsweise ein Mix aus Geschäften, Ordinationen,

¹²⁴ Vgl. Schadt. G. (1993), S. 27 f

¹²⁵ Vgl. Marti et al. (2000), S. 3, zitiert bei: Uni Graz, Joanneum Research (2002), S. 44

Wohnungen und weiteren Dienstleistungseinrichtungen, die eine funktionale Durchmischung der Infrastrukturen gewährleisten. Nach einer unzureichenden und wenig befriedigenden Gesamtwirkung der ursprünglich konzipierten Förderung zur Orts- und Stadtkernbelebung, wurde in den am 20. September 2005 vom Land Niederösterreich neu beschlossenen Wohnungsförderungsrichtlinien nun eine differenziertere Förderungsmodalität als Alternative zur ursprünglichen Orts- und Stadtkernförderung für eine siedlungssteuernde Eigenheimpolitik ausformuliert. Unter dem Stichwort „Bonus Lagequalität“ hat die NÖ Wohnbauförderung die aufgrund des Eigenheimbaus vielerorts vorherrschende Zersiedelungsproblematik aufgegriffen. Ab 1. Jänner 2006 sollen bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen zur Lagequalität, Infrastruktur und Bebauungsweise Wohnbauförderungsmittel in Höhe von bis zu 3.000 Euro zusätzlich für den Eigenheimbau gewährt werden. Der Begriff „Bonus Lagequalität“ umfasst einerseits gekuppelte Bauweisen und fördert diese mit 1.500 Euro. Andererseits werden geschlossene Bauweisen, Bauvorhaben in der Zentrumszone und Bauvorhaben im Bauland Kerngebiet mit 3.000 gefördert. Die Zentrumszone bzw. das Bauland Kerngebiet müssen im Flächenwidmungsplan der Gemeinden ausgewiesen sein, ebenso kann die geschlossene Bauweise im Bebauungsplan definiert sein. Es soll noch erwähnt werden, dass der neue Richtlinienentwurf des Landes NÖ zur Wohnbauförderung primär auf energiesparende und ökologisch verträgliche Bauweisen ausgerichtet ist und die Siedlungskomponente nach wie vor eine zweitrangige Rolle einnimmt.

Auch das Land Burgenland gewährt einen sogenannten Ortskernzuschlag für Bauvorhaben, die im Ortskern gelegen sind. „Als Ortskern versteht man (dabei) Objekte und Freiflächen, die innerhalb einer bestehenden Baustruktur mit einem durchschnittlichen Mindestalter von 50 Jahren, gerechnet ab den Baubewilligungen, liegen.“¹²⁶ Die Förderungssummen für den Ortskernzuschlag belaufen sich auf 50 Euro/m² Wohnnutzfläche. Der maximale Förderbetrag für Ortskernzuschläge liegt hier bei 10.000 Euro, also deutlich höher als in Niederösterreich.¹²⁷

¹²⁶ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 11

¹²⁷ Vgl. Land Burgenland (2005): Wohnbaufibel, S. 11

Durch den Bau von Ein- und Zweifamilienhäusern ist auch der Flächenverbrauch rasant gestiegen. Die ÖROK hat zahlreiche Vorschläge publiziert, die die Siedlungsentwicklung, teilweise gekoppelt mit der Wohnbauförderung, zu steuern vermögen. Diese Vorschläge sollen nun präsentiert werden:¹²⁸

- Unter dem Gesichtspunkt der Flächeneinsparung, hielte es die ÖROK für überlegenswert, Förderungen generell zu untersagen, wenn das Verhältnis der bebauten Fläche zur gesamten Grundstücksfläche ein bestimmtes Maß unterschreitet.
- Weiters schlägt die ÖROK die Bindung der Förderbarkeit an ein gewisses Alter der Widmung, an flächensparende Bebauungskonzepte, an das Vorhandensein eines Bebauungsplans und an eine volle Erschließung des Baugrundstücks als eine Voraussetzung für die Förderung vor.
- In Ortschaften, die stark durch Zersiedelung gekennzeichnet sind und ein Leerstand von Altwohnhäusern festzustellen ist, sollte der Erwerb und die Sanierung von Alteigenheimen stärker gefördert werden, um den Neubau von Eigenheimen zu unterbinden.

Die ÖROK schlägt ergänzend dazu, „(...) die Einführung für Mindestdichten oder Obergrenzen für Grundstücksgrößen als Voraussetzung für die Förderbarkeit und (..) eine stärkere Umschichtung von Mitteln zur Förderung des herkömmlichen Einfamilienhausbaues zu Bauformen mit höherer Grundstücksausnutzung durch entsprechende Anreize (vor).“¹²⁹ Anreize dafür könnten einerseits höhere Förderbeträge für den Erwerb von Wohnungen in Mehrgeschoßwohnbauten bzw. Reihenhäusern sein, andererseits könnten beim Bau von Eigenheimen Förderungszusagen von Grundstücksobergrenzen abhängig gemacht werden. Diese Maßnahmen könnten die Bautätigkeit in Richtung eines verstärkten Mehrgeschoßwohnbaus steuern und positive Effekte auf den Flächenverbrauch haben.

Betrachtet man dazu die unterschiedlichen Förderungsmodalitäten der Bundesländer, so kann festgestellt werden, dass Bundesländer wie Vorarlberg, Tirol

¹²⁸ Vgl. Schadt, G. (1993), S. 28

¹²⁹ Vgl. ÖROK (1992): Siedlungsdruck und Bodenverfügbarkeit, S. 117 f

und Salzburg die Verdichtung¹³⁰ und Beschränkung der Wohnnutzfläche als Förderungskriterien definiert haben, während Niederösterreich und das Burgenland keinerlei Maßnahmen in diesen Bereichen getroffen haben. Laut Landesregierung Vorarlberg kommt der Grundsatz der Förderung von Bauten in verdichteter Bauweise hauptsächlich nur beim Geschoßwohnbau zu tragen. Unter verdichteter Bauweise versteht man Wohnhäuser bzw. Wohnungen, die als Teil einer Anlage gebaut wurden (Eigenheime in Form von Doppel-, Reihen- oder Gruppenhäusern) und der Grundstücksanteil pro Wohnung höchstens 400 m² beträgt.¹³¹ Dieser Grundstücksanteil pro Wohnung wird bei freistehenden Eigenheimen in den meisten Fällen überschritten.

Im Gegensatz zu Niederösterreich und dem Burgenland beschränken das Land Vorarlberg, Tirol und Salzburg die Förderung der Wohnnutzfläche wie folgt:

	Vorarlberg	Tirol	Salzburg
1 Person	80 m ²	85 m ²	55 m ²
2 Personen	100 m ²	85 m ²	65 m ²
3 Personen	120 m ²	95 m ²	80 m ²
4 Personen	130 m ²	110 m ²	90 m ²
5 Personen	130 m ²	110 m ²	+ 10 m ²
Ab 6 Personen	150 m ²	110 m ²	+ 10 m ²

Tab. 11: Geförderte Wohnnutzflächen Vorarlberg, Tirol und Salzburg

Quelle: Land Vorarlberg, in: http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/bauen_wohnen/wohnen/wohnbaufoerderung/weitereinformationen/wohnbaufoerderung2005/neubauten/foerderbareflaeche.htm
Land Tirol, in: http://www.tirol.gv.at/themen/bauenundwohnen/wohnbaufoerderung/wbf_d4.shtml
Land Salzburg, in: http://www.salzburg.gv.at/pdf-wbf_allg_05_foerd_nzfl.pdf

Die Festlegung von Förderungshöchstgrenzen gemäß der Personenanzahl pro Haushalt und Nutzfläche vermag einen Anreiz darstellen, flächensparend zu bauen. Eine solche Regelung wäre ebenfalls für die Bundesländer Niederösterreich und Burgenland überlegenswert. In Niederösterreich dient lediglich die Gebührenbefreiung für die Eintragung ins Grundbuch bei einer Wohnnutzfläche von unter 130 m² als Anreiz für eine flächensparende Bebauung.

¹³⁰ Die Verdichtung berechnet sich laut Land Vorarlberg folgendermaßen: Gesamt-Wohnnutzfläche x 100/Netto-Grundfläche

¹³¹ Vgl. Land Tirol (2005), in: http://www.tirol.gv.at/themen/bauenundwohnen/wohnbaufoerderung/wbf_d2.shtml

Eine weitere Überlegung wäre, die Erschließungskosten auf den Bauwerber überzuwälzen bzw. Förderungen nur zu gewähren, wenn das Bauland bereits infrastrukturell gut erschlossen ist. Wie in Kapitel 2 erläutert, tragen der Bund, die Länder und Gemeinden die höchsten Kosten für die Erschließung. Würde bei dieser Regelung das Verursacherprinzip zu tragen kommen, entfielen höherer Kosten der Erschließung auf den Bauwerber, wodurch sich dieser möglicherweise veranlasst fühlen würde, sein Haus in bereits gut erschlossenen Gegenden zu errichten bzw. die Variante des Bezugs eines Mehrfamilienhauses zu wählen.¹³²

Auch eine eingehende Kooperation in punkto Flächenwidmung wäre zwischen der Landesregierung und der Gemeinde, in der der Förderungswerber wohnhaft ist, wünschenswert. So wäre es beispielsweise vorstellbar, dass neue Baulandwidmungen in den Gemeinden nur unter Mitbestimmung und Überprüfung von Experten der Raumordnung der jeweiligen Landesregierung durchgeführt werden dürfen bzw. die Förderungsbeträge der Wohnbauförderung mit der Größe der Grundstücksfläche bzw. Lage des Grundstücks bereits im Zuge der Baulandwidmung festgelegt werden würden. So wäre beispielsweise auch eine Einteilung der Gemeinden in Zonen überlegenswert, gemäß derer ein Wohnbauförderungshöchstbetrag vor Veräußerung des Grundstücks bzw. Baubeginn festgesetzt werden könnte. Der Förderungsbetrag müsste demnach mit steigender Nähe zum Ortszentrum höher sein als für Grundstücke in peripheren Lagen. Eine Kooperation der Landesregierungen mit den Bürgermeistern der Gemeinden wäre also ein weiteres Mittel, die Wohnbauförderung nach siedlungssteuernden Gesichtspunkten zu vergeben und könnte dabei durchaus eine Lenkungswirkung auf die Zersiedelung und den Flächenverbrauch haben. Derzeit werden allerdings nach wie vor vielerorts Baulandwidmungen vorgenommen, die die Zersiedelung vielfach begünstigen, da Gemeinden stets danach streben, ihre Einwohnerzahl zu vergrößern, um mehr Finanzmittel vom Bund zu erhalten. Daher sind Bevölkerungszuzüge mehr als willkommen, wodurch weiteres Bauland gerne gewidmet wird.

¹³² Vgl. ÖROK (1992), S. 118

4.1.2 Reform des Förderungsgegenstandes und der Förderungsmodalitäten

Die eingangs erwähnte vorrangige Förderung des Eigenheimneubaus hat die Zersiedelung im ländlichen Raum begünstigt. Wurden für den Neubau von Eigenheimen zwischen 1993 und 2004 mehr als 1.984 Mio. Euro an Fördermittel bereitgestellt, waren es für die Sanierung von Eigenheimen nur knapp 578 Mio. Euro, also dreieinhalb mal weniger als für den Neubau von Eigenheimen.¹³³ Im Jahr 2004 wurde um die Förderung von 4.122 Wohneinheiten zur Althausanierung angesucht. Für den Neubau von Eigenheimen war die Zahl der Förderungsansuchen geringfügig höher und belief sich auf 4.511 Wohneinheiten. Die Förderungen für die Althausanierung betrugen dabei rund 9 Mio. Euro, für den Eigenheimbau wurden Darlehen in Höhe von rund 153 Mio. Euro gewährt.¹³⁴ Hier ist eine deutliche Differenz der Förderungsvolumina zu erkennen, wenngleich der Bau von Eigenheimen kostspieliger ist als die Sanierung von Althäusern.

Eine Verlagerung des Förderungsschwerpunktes auf die (Althaus) – Sanierung bzw. auf den Wohnungs- bzw. Wohnhausankauf bei gleichzeitiger Verminderung der Förderungshöhen für den Eigenheimneubau, könnte eine Steuerungswirkung auf die Nachfrage nach Neubauland. Eine weitere Möglichkeit wäre es, Wohneinheiten in Reihenhäusern stärker zu fördern, da diese einer flächensparenden und verdichteten Bauweise gerecht werden. Auch die Förderung von Wohnungen in Mehrgeschoßwohnbauten sollte noch weiter forciert werden.

Die Förderungsmodalitäten Niederösterreichs sehen vor, dass Bauwerber zusätzlich 2.200 Euro an Förderungsgeldern erhalten, wenn sie bereits vor Baubeginn in Niederösterreich mit Hauptwohnsitz wohnhaft waren. Im Burgenland existiert eine derartige Regelung nicht. Es wäre überlegenswert, die Wohnbauförderung dahingehend zu ändern, dass nur diejenigen zum Bezug der Wohnbauförderung voll anspruchsberechtigt sind, die bereits zuvor in dem jeweiligen Bundesland wohnhaft waren, in dem sie bauen möchten, und dass Bauwerber aus anderen Bundesländern einen verminderten Anspruch auf Darlehen der Wohnbauförderung haben. Dies wäre

¹³³ Daten von der Landesregierung NÖ, Abteilung Wohnbauförderung

¹³⁴ Vgl. Land Niederösterreich (2005), in:

<http://www.noel.gv.at/SERVICE/LAD/LAD1/Agenden/2004/f-2004-2005.pdf>, S. 47 f

besonders für das Wiener Umland überlegenswert, da hier ein großer Anteil an Wienern Eigenheime baut.

4.1.3 Ausgestaltung der Wohnbauförderung nach verkehrspolitischen Überlegungen

Die Zersiedelung im ländlichen Raum bedingt die Erschließung der Wohngegenden mit Verkehrsinfrastruktur mehr denn je. Da sich allerdings eine flächendeckende Bedienung zersiedelter Wohngegenden mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwierig gestaltet, verlagert sich das Verkehrsaufkommen immer mehr auf die Straße und verursacht dadurch einen hohen Anstieg des MIV.

Überlegungen zu einer nachhaltigen Verkehrs- und Siedlungspolitik haben ergeben, dass auch die Wohnbauförderung in diesem Bereich steuernd auf die Verkehrsentwicklung Einfluss nehmen könnte. So könnte die Vergabe der Wohnbauförderung an eine adäquate Anbindung des Baugrundes an den ÖV geknüpft sein. Aufbauend auf dieser Idee hat die Universität Graz im Auftrag des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft verschiedenste Reformvorschläge zur Wohnbauförderung entwickelt:¹³⁵ Neben der bereits erwähnten Forderung, die Wohnbauförderung vorrangig für Althausanierungen zu vergeben, um die Neubautätigkeit von Eigenheimen zu unterbinden, wird empfohlen, die Vergabe der Wohnbauförderung mit der verkehrlichen Erschließung des Grundstückes abzustimmen. Dies bedeutet, dass die Fördersumme mit der Nähe des Grundstücks zu einer Anbindung des ÖV steigen würde. Konkret würde der Reformvorschlag folgende Förderhöhen vorsehen:

0 bis 500 m: Förderung + 20%

500 bis 1000 m: Förderung bleibt gleich

mehr als 1000 m: Förderung –20%

Das würde bedeuten, dass Grundstückseigentümer, die in 500 Metern Entfernung zur nächsten, in regelmäßigen Intervallen bedienten ÖV – Haltestellen bauen, eine um 20% höhere Förderung erhalten würden, als jene, deren Grundstück in weiterer Entfernung als 500 m zur nächsten Haltestelle liegt. Dieser Reformvorschlag würde bereits bei der Baulandwidmung und Erschließung eine Anbindung an den ÖV vorsehen und für potentielle Grundstückskäufer die Haltestellennähe zu einem

¹³⁵ Vgl. Uni Graz, Joanneum Research (2002): S. 36 f

wichtigen Auswahlkriterium beim Grundstückskauf machen. Weiters würden Grundstücke mit guter Verkehrserschließung durch den ÖV an Wert gewinnen. Dies wird auch durch die Abbildung 48 aufgezeigt.

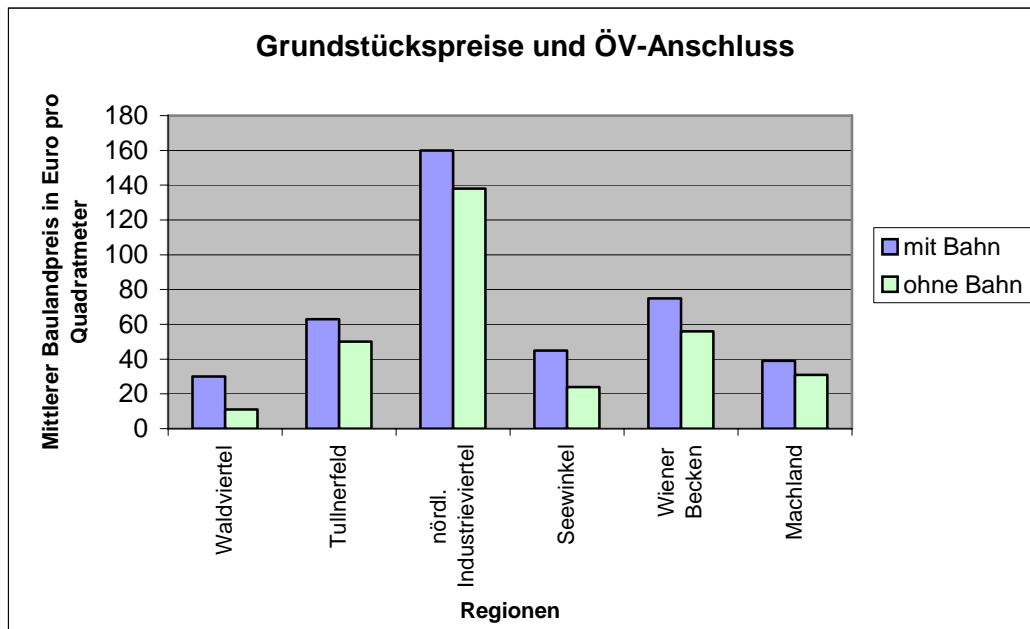


Abb. 48: Zusammenhang zwischen Regionalbahnanschluss und Grundstückspreisen

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 40

Abbildung 48 verdeutlicht, dass in Regionen, die gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind, die Grundstückspreise deutlich höher sind, als in jenen, wo eine Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln fehlt. Es kann daraus geschlossen werden, dass mit zunehmendem Erschließungsgrad der Grundstücke mit öffentlichen Verkehrsmitteln diese an Wert gewinnen.

Eine gute verkehrsmäßige Erschließung von kompakten Wohngebieten fördert also den Wert von Bauland und ermöglicht eine gute Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, wodurch auch der Pendlerverkehr maßgeblich gesteuert werden kann. Abbildung 49 veranschaulicht dazu, dass in Bundesländern mit hoher Siedlungsdichte der ÖV einen weit höheren Stellenwert hat, als in Bundesländern mit geringer Siedlungsdichte. Daraus ergibt sich, dass eine Reform der Wohnbauförderung zugunsten verdichteter Wohnformen auch maßgeblich auf den Pendlerverkehr einwirken kann.

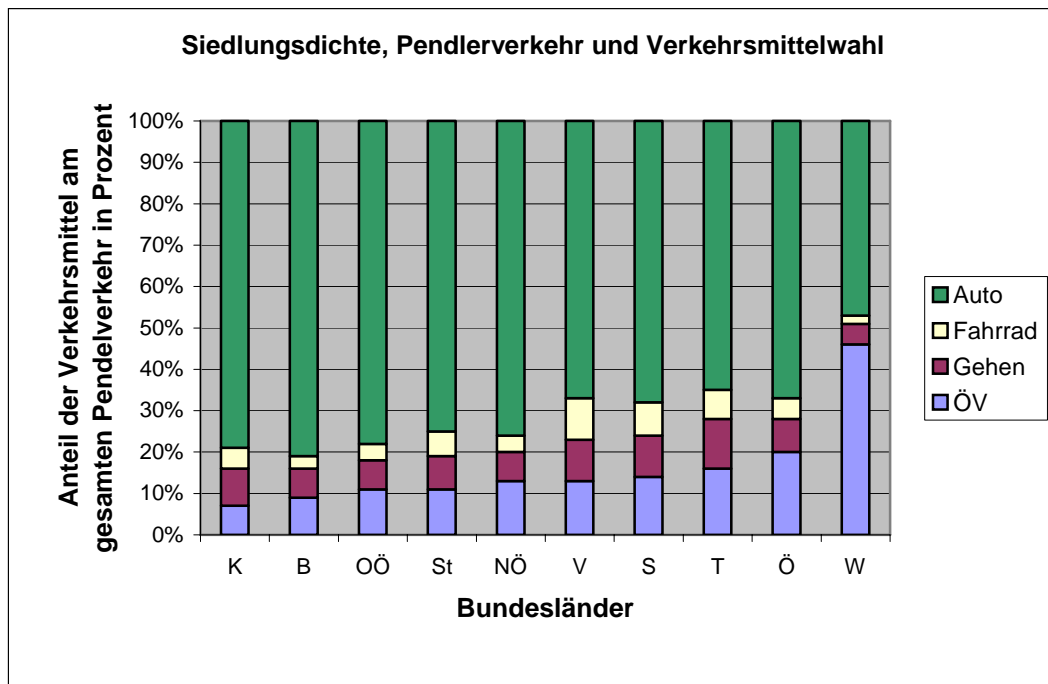


Abb. 49: Zusammenhang zwischen Siedlungsdichte, Pendlerverkehr und Verkehrsmittelwahl

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 13

Aus Abbildung 49 geht hervor, dass der Anteil jener Personen, die öffentliche Verkehrsmittel benutzen, stark mit der Siedlungsdichte des jeweiligen Bundeslandes variiert. So weist das Bundesland Wien den höchsten Anteil an ÖV - Benutzern auf, während das Burgenland den höchsten Anteil an Auto – Benutzern verzeichnet, gefolgt von Kärnten, Oberösterreich und Niederösterreich.

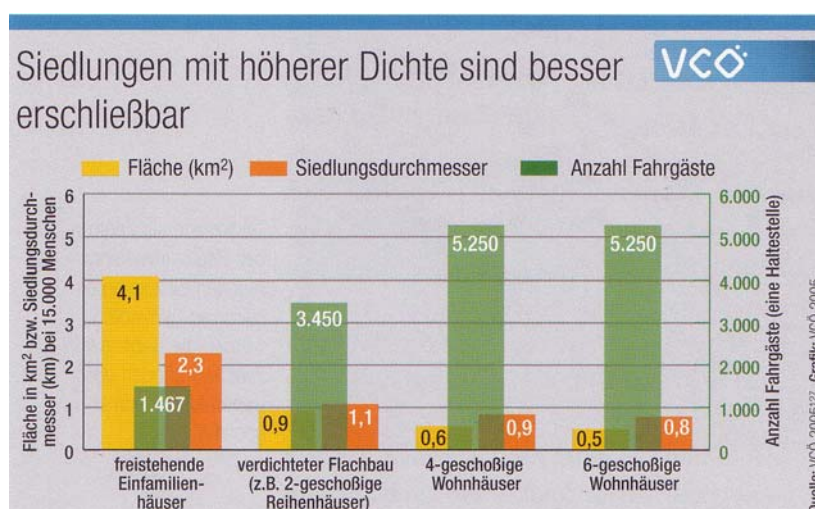


Abb. 50: Siedlungsdichte und Erschließungsgrad

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 40

Abbildung 50 zeigt auf, dass mit zunehmender Siedlungsdichte der Erschließungsgrad mit öffentlichen Verkehrsmitteln zunimmt und in weiterer Folge die Anzahl der Fahrgäste markant steigt. Während freistehende Einfamilienhäuser mehr als acht mal so viel Fläche verbrauchen wie Mehrgeschoßwohnbauten, und die Anzahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel am niedrigsten ist, wird bei Wohnhäusern in verdichteter Bauweise deutlich weniger Fläche verbraucht, während die Anzahl der Fahrgäste im ÖV deutlich steigt. Dies zeigt, dass eine siedlungswirksame Wohnbauförderung maßgeblich auch das Verkehrsaufkommen im MIV steuern könnte und dadurch erheblich die Anzahl der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel gesteigert werden könnte.

4.1.4 Analyse der Anwendbarkeit der Reformvorschläge zur Wohnbauförderung auf das städtische Umland

Zusammenfassend muss daher angemerkt werden, dass die Wohnbauförderung sowohl nach verkehrspolitischen als auch nach raumordnungspolitischen Überlegungen reformiert werden sollte, um die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung nachhaltig zu steuern.

Außerdem muss eine Differenzierung der Wohnbauförderung nach städtischen und ländlichen Gebieten vorgenommen werden. Eine Vielzahl der oben diskutierten Ansätze der Wohnbauförderung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung wäre auf das städtische Umland und somit auf das Wiener Umland anzuwenden. Wie bereits in Kapitel 3 dargelegt, werden in den Umlandgemeinden Wiens anteilmäßig die meisten Mehrgeschoßwohnbauten erbaut, wenngleich auch in diesen Bezirken zahlenmäßig der Eigenheimbau am stärksten ist. Durch eine zusätzliche Förderung von Wohnhäusern in verdichteter Bauweise könnte der Anteil an Mehrgeschoßwohnbauten noch weiter forciert werden und der Kauf von Wohnungen in verdichteter Bauweise stärker gefördert werden. Für jene Bauwerber, die sich dennoch ein Eigenheim schaffen möchten, sollte eine Förderhöchstgrenze gemäß des Verhältnisses der Wohnnutzfläche und der Grundstücksfläche nach dem Vorbild der Förderungsbestimmungen in Westösterreich festgelegt werden. Außerdem wäre eine Verringerung der Förderungssumme für Bauwerber aus anderen Bundesländern überlegenswert, jedoch bei gleichzeitiger Schaffung von Anreizen zum Kauf von Wohnungen in verdichteter Bauweise. Im städtischen Umland wäre besonders auch eine Abstimmung der Höhe der Förderungsdarlehen mit dem Zeitpunkt der

Flächenwidmung des Grundstücks als Bauland überlegenswert: besonders im städtischen Umland wird vermehrt Bauland durch Flächenumwidmung geschaffen, so auch weit außerhalb von Ortszentren. Hier sollte für kürzlich (ca. 5 Jahre) in Bauland umgewidmete Flächen bzw. für infrastrukturell nicht erschlossene Grundstücke eine geringere Förderung vergeben werden, als für Flächen, die seit langem als Bauland gewidmet sind. Auch eine Einteilung der Gemeinden in Zonen wäre für stadtnahe Bezirke vorstellbar, in denen die Förderungssumme mit der Entfernung zum Ortszentrum sinkt und Bauten in Ortszentren bzw. in gekoppelter Bauform zusätzlich von der Ortskernförderung gefördert würden. Die Ausgestaltung der Wohnbauförderung nach verkehrsstrategischen Gesichtspunkten sollte hingegen nur in jenen Gemeinden überlegt werden, die auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. In Gemeinden, die weder mit Bussen noch mit Zügen bedient werden, wird diese Förderungsart nicht greifen. Schließlich sollte in urbanen Gebieten die Althausanierung bzw. der Althausankauf großzügiger gefördert werden, während in ländlichen Gebieten die Förderung von verdichteten und flächensparenden Wohnungen im Mittelpunkt stehen sollte.

Schließlich ist noch anzumerken, dass durch die Wohnbauförderung vor allem jene Personengruppen gefördert werden, die über ein gutes Einkommen verfügen, aber dennoch in den Einkommensrahmen der Wohnbauförderung fallen. Jene Personen, die nur über ein geringes Einkommen verfügen und deshalb auch eine Anspruchsberechtigung zum Bezug von Wohnbauförderung hätten, sind aufgrund ihres niedrigen Einkommens höchstwahrscheinlich ohnehin nicht in der Lage, ein Haus zu bauen bzw. eine Wohnung käuflich zu erwerben.

4.2 Ansätze im Bereich der Pendlerpauschale zur Steuerung des Pendlerverkehrs

Die Zersiedelung des ländlichen Raumes aufgrund der Wohnsitzwahl fernab von städtischen Zentren induziert immer weitere Wege und somit auch Pendlerdistanzen, die zum Großteil mit dem privaten Pkw zurückgelegt werden. Die Pendlerpauschale schwächt dabei jegliche Verkehrskostenüberlegungen bei der Wohnsitzwahl ab, nicht zuletzt deshalb, weil auch die Höhe der Pendlerpauschale mit zunehmender Pendlerdistanz steigt. Lange Pendlerfahrten werden also großzügiger gefördert als kurze, wodurch eine Steuerungswirkung bei der Wahl des Wohnsitzes komplett ausgeschaltet wird.¹³⁶

4.2.1 Reform der Absetzbeträge der Pendlerpauschale

Betrachtet man die in Tabelle 9 angeführten Pendlerbeträge, so kann festgestellt werden, dass die Beträge der kleinen Pendlerpauschale, sprich jener, die bei Benützung öffentlicher Verkehrsmittel geltend gemacht werden kann, und der großen Pendlerpauschale, die für die Benützung des eigenen Pkw in Anspruch genommen werden kann, stark zugunsten der großen Pendlerpauschale und damit zugunsten des MIV differieren. Die Beträge für die große Pendlerpauschale sind doppelt so hoch wie jene der kleinen Pendlerpauschale. Da sich weiters die Steuerersparnis durch die Pendlerpauschale nach der Steuerprogression richtet, können Pendler, die aufgrund ihrer geringen Einkommen keine bzw. nur eine geringe Einkommenssteuer entrichten, die Pendlerpauschale nicht geltend machen und werden daher für die durch das Pendeln entstandenen Kosten nicht entschädigt. Auch daraus ergibt sich eine Ungleichbehandlung der Pendler zugunsten der Besserverdiener. Darüber hinaus können Pendler, die lange Strecken zu ihrer Arbeitsstätte zurücklegen, einen viel höheren Steuerbetrag von der zu leistenden Einkommenssteuer absetzen, als jene Personen, die nur kurze Distanzen zu ihrer Arbeitsstätte pendeln. Dies bedeutet wiederum, dass Pendler langer Strecken von einer höheren Steuerersparnis profitieren, als Pendler, die kurze Strecken zurücklegen, wodurch diese wiederum finanziell benachteiligt werden.

¹³⁶ Vgl. Uni Graz, Joanneum Research (2002), in: <http://www.biodiv.org/doc/case-studies/inc/cs-inc-au2-german.doc> S. 48

Neben eher radikalen Forderungen wie jenen der kompletten Abschaffung der Pendlerpauschale¹³⁷, wäre es wünschenswert und bereits aus verwaltungstechnischen Gründen sinnvoll, die Absetzbeträge wertmäßig anzugleichen - entweder durch die Anhebung der kleinen Pendlerpauschale auf den Wert der großen Pendlerpauschale, oder aber einen Wert festzulegen, der einen Mittelwert aus beiden Pauschalbeträgen darstellt. Dadurch könnte das Ungleichgewicht zwischen den Pendlerbeträgen für öffentliche Verkehrsmittel und für den privaten Pkw ausgeglichen werden. Selbstverständlich darf nicht außer Acht gelassen werden, dass in vielen Fällen die Benutzung des eigenen Pkw zur Erreichung der Arbeitsstätte unumgänglich ist, wodurch eine Minderung des Fahrtkostenaufwandes durch die Pendlerpauschale durchaus gerechtfertigt ist.

Die Arbeitskammer Wien fordert in ihrer jüngsten Studie die Erhöhung der Pendlerpauschale um 15%, um die Pendler für die Mehrkosten für Autofahrten zur Arbeit zu entlasten. Dieser Maßnahme kann allerdings keinesfalls eine Lenkungswirkung zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zuerkannt werden, sondern würde Autofahrer zusätzlich für die Benutzung des eigenen Pkw entschädigen. Allein der Autoverkehr verursacht mehr als fünfmal so viele Mehrkosten für die Allgemeinheit in Form von Infrastrukturkosten, Fahrzeugkosten, externen Unfallkosten und Umweltkosten als Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel.¹³⁸ Angesichts dessen ist eine zusätzliche Förderung des Autoverkehrs nicht vertretbar.

Wie bereits in Kapitel 2 dargelegt, trägt das Pendleraufkommen besonders im MIV maßgeblich zum steigenden Verkehrsaufkommen bei. Es soll in Erinnerung gerufen werden, dass ein Viertel aller täglichen Wege auf den Berufspendlerverkehr entfällt, der zu mehr als 50% mit privaten Pkw bewältigt wird. Dies bestätigt auch eine kürzlich von der Arbeiterkammer Wien durchgeführte Studie: Der Anteil der Autopendler ist seit 1999 von 45 auf 56% gestiegen. Auch von den knapp 190.000 Personen, die täglich aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Wien pendeln, benutzen immer mehr Menschen den Pkw.¹³⁹ Forderungen, den MIV einzudämmen und den ÖV in seiner Position zu stärken, werden von vielen Seiten laut, scheitern jedoch oft an der praktischen Umsetzung.

¹³⁷ Vgl. Schaller, T. (1993), S. 55

¹³⁸ Vgl. VCÖ (2005), S. 21

¹³⁹ Vgl. AK Wien (2005), in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-23745.html>

4.2.2 Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr in Niederösterreich und dem Burgenland

Der Öffentliche Verkehr wird in Niederösterreich und dem Burgenland durch den Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und den Verkehrsverbund Niederösterreich – Burgenland (VVNB) gesichert. Ein Netz aus Regional-, S- und U-Bahnlinsen gewährt eine weitreichende Versorgung der wiennahen Gemeinden Niederösterreichs und des Burgenlands mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

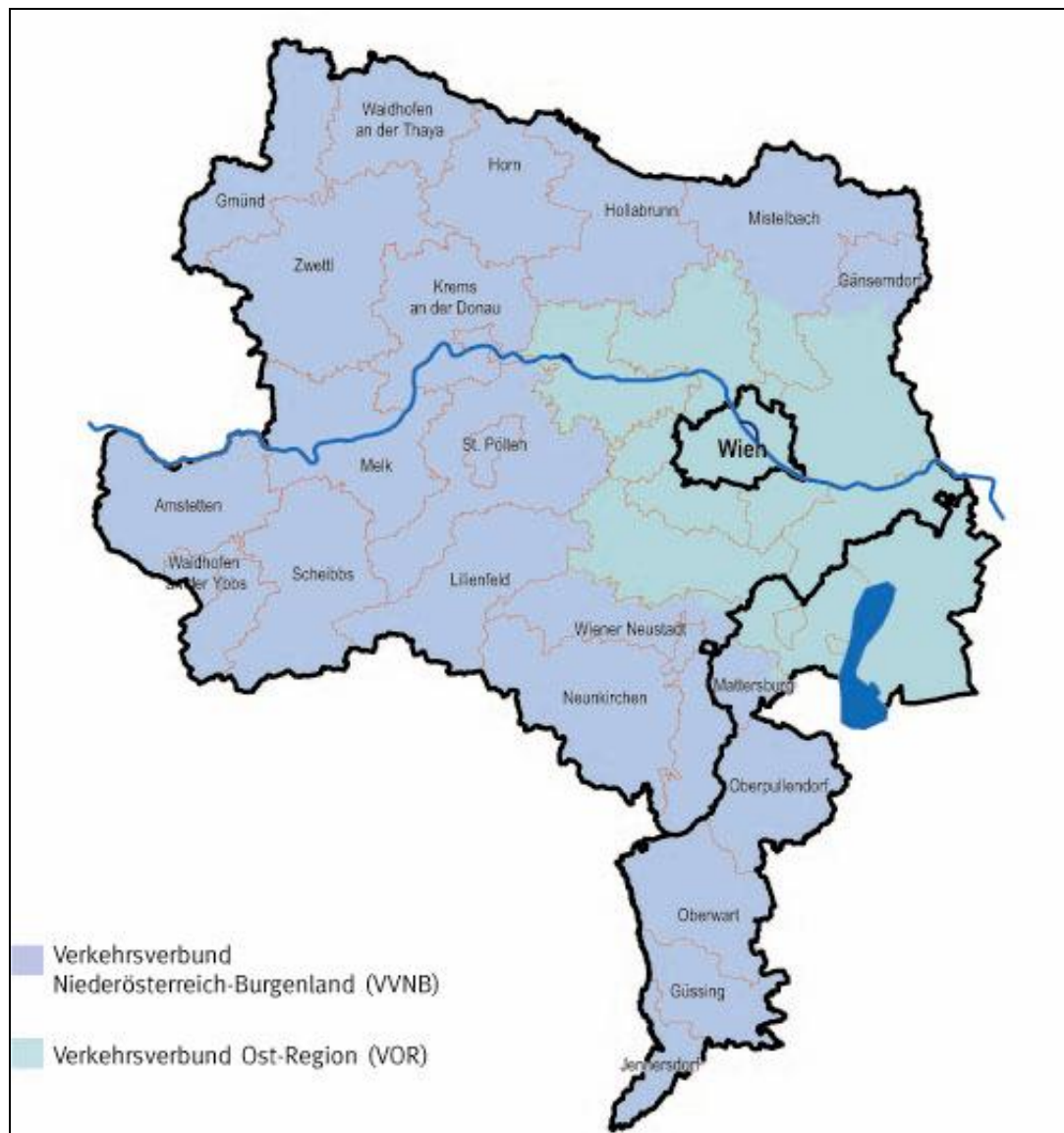


Abb. 51: Übersicht über den VOR und den VVNB

Quelle: VOR (2005), in: http://www.vor.at/bilder/schnellverkehr_komplett.pdf

Eine Übersicht über das Angebot an Regional-, S- und U-Bahnlinien ist aus dem Anhang zu entnehmen.

Trotz eines gut ausgebauten Netzes öffentlicher Verkehrsmittel hat der MIV im städtischen Umland Wiens kontinuierlich zugenommen. Dies hatte zur Folge, dass die Verkehrsplanung auch verstärkt in die Politik Einzug hielt. Mit dem Landesverkehrskonzept 1991 wurde der Grundstein für eine bewusst gestaltete Verkehrspolitik in Niederösterreich gelegt und damit Ansätze geschaffen, den ÖV in seiner Rolle zu stärken. Unter dem Motto „Vermeiden, Verlagern, Verbessern, Fördern“ wurden Strategien entwickelt, den Kraftfahrzeugverkehr einzuschränken und den ÖV attraktiver zu machen. Seither wurden zahlreiche Projekte realisiert, wodurch die Bedeutung des ÖV gesteigert werden konnte. Neben Maßnahmen der Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit im Bus- und Bahnverkehr, der Vertaktung des Bus- und Bahnverkehrs, der Schaffung gleicher Tarife insbesondere im VOR, sowie der Erhöhung der Frequenzen vor allem zu den Stoßzeiten, soll im Anschluss ein Überblick über die im ÖV realisierten bzw. geplanten Maßnahmen im Großraum Wien gegeben werden.¹⁴⁰ Abbildung 52 zeigt jene Maßnahmen auf, die in Niederösterreich im Bereich der Schiene gesetzt wurden. Dabei stellen die rot gekennzeichneten Strecken die realisierten Maßnahmen, die blauen Strecken Maßnahmen in Planung und die grünen Markierungen die Maßnahmen in Bau dar.

¹⁴⁰ Vgl. Land Niederösterreich (2005): 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept, S. 34, S. 60 f

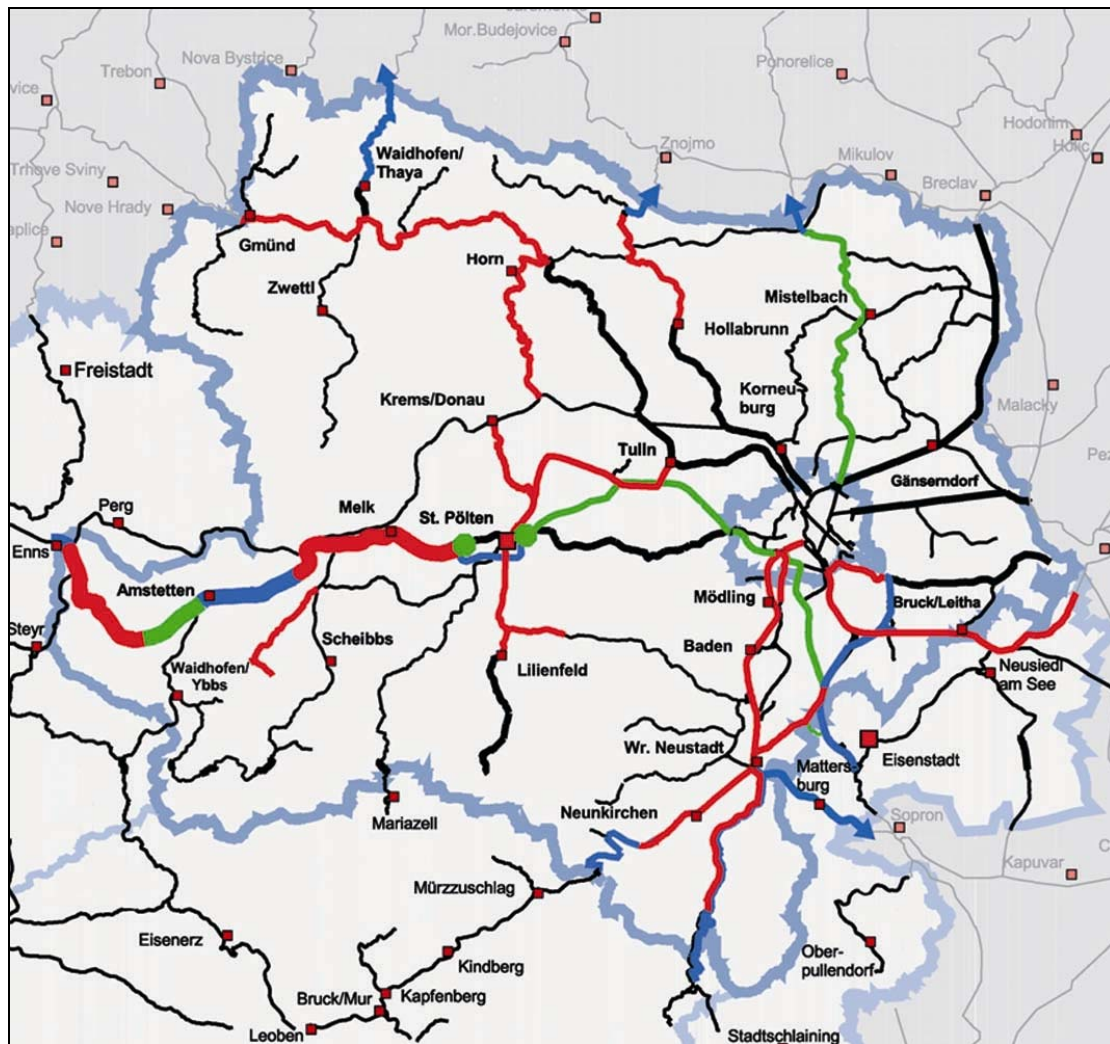


Abb. 52: Maßnahmen im Bereich der Schiene in NÖ und dem Burgenland

Quelle: Land NÖ (2004), in: <http://www.noel.gv.at/Service/ru/ru7/lvk/karten/schiene.htm>

Südbahn:

- Ausbau der Linien Wien – Wr. Neustadt, sowie Wr. Neustadt Gloggnitz
- Errichtung von Park & Ride Stellplätzen an wichtigen Bahnhöfen
- Errichtung eines 15-Minuten-Taktes von Wien bis Mödling bzw. eines 30-Minuten-Taktes bis Wr. Neustadt
- Einsatz neuer Fahrzeuge (Doppelstockwagen mit Niederflertechnik, mehr Sitzplätze)

Badner Bahn:

- Taktverdichtung auf 7,5 Minuten zwischen Wiener Oper und Wr. Neudorf
- Einsatz von Doppelstockwagen mit Niederflertechnik

Flughafenschnellbahn Wien Nord – Wien Mitte – Flughafen:

- Ausbau der Flughafenschnellbahn
- Neue Fahrzeuge mit Niederflurtechnik
- Taktverdichtung auf 15-Minuten-Takt

Pottendorfer Linie:

- Errichtung von Park & Ride Stellplätzen
- 2-gleisiger Ausbau der Strecke Wien/Meidling – Wr. Neustadt
- 2-gleisiger Ausbau der Strecke Wampersdorf – Gramatneusiedl als Südbahnentlastung

Aspangbahn:

- Wien – Sollenau – Wr. Neustadt: Ausbau und Elektrifizierung, Errichtung von Park & Ride Stellplätzen
- Wr. Neustadt – Aspang: Ausbau und Elektrifizierung, Erhöhung der Taktintervalle, Errichtung von Park & Ride Stellplätzen

Ostbahn:

- Wien – Bruck/Leitha – Bratislava/Budapest: eingleisiger Ausbau der Strecke Bruck/Leitha – Parndorf – Kittsee – Bratislava, sowie zweigleisiger Aus- bzw. Neubau der selben Strecke als IC-Strecke
- Errichtung von Park & Ride Stellplätzen
- Errichtung von Buskorridoren zur besseren Anbindung von Wienerwaldgemeinden

Westbahn:

- Ausbau der Westbahn (4 gleisig)
- Schnellbusse nach St. Pölten (11 Schnellverkehrslinien)

Pressburger Bahn/Flughafenschnellbahn:

- 2-gleisiger Ausbau der Strecke Wien – Flughafen
- Verlängerung der Strecke nach Bratislava
- Errichtung von Park & Ride Stellplätzen

Laufende Maßnahmen:¹⁴¹

- Weiterführung des 4-gleisigen Ausbaus der Westbahn
- Weiterführung des 2-gleisigen Ausbaus der Pottendorfer Linie
- Ausbau der Schnellbahnlinie S2 Wien – Wolkersdorf – Mistelbach – Laa/Thaya
- Schaffung eines einheitlichen Tarifsystems im VOR bis 2006
- Schaffung zusätzlicher Park & Ride Stellplätze

Wie aus der obigen Auflistung zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel hervorgeht, genießt in Niederösterreich die Errichtung von Park & Ride Anlagen einen hohen Stellenwert. Mit dem Bau von Park & Ride Anlagen an Knotenpunkten wird das primäre Ziel, den Berufspendlerverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlegen, verfolgt. Dabei spielt die dezentrale Errichtung von Park & Ride Anlagen eine wichtige Rolle, da damit ein lokal bzw. regional gestreuter Zugang zu Park & Ride Anlagen ermöglicht und eine größtmögliche Kilometerersparnis im MIV erreicht wird. In Niederösterreich wurden bis dato mehr als 28.800 Park & Ride Stellplätze errichtet, gefolgt von Wien mit über 7.300 Stellplätzen. Das Land Niederösterreich ist daher im Bau und Ausbau von Park & Ride Stellplätzen österreichweit Spitzenreiter.¹⁴²

Trotz der zahlreichen Maßnahmen zur Verbesserung des Angebots öffentlicher Verkehrsmittel muss die Attraktivität des ÖV noch weiter gesteigert werden. Denn laut Verkehrsclub Österreich (VCÖ) fahren heute um 35.000 Personen weniger mit dem Bus oder der Bahn zur Arbeit als 1991, obwohl die Anfahrt zur Arbeit mit dem Pkw acht mal mehr kostet als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. „1.950 Euro, das sind zwölf Prozent ihres durchschnittlichen Jahreseinkommens, geben die Pendlerinnen und Pendler im Schnitt aus, um mit dem Auto zur Arbeit zu pendeln.“¹⁴³ Die Anfahrt zur Arbeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln macht hingegen durchschnittlich nur zwischen ein und drei Prozent des Nettoeinkommens der Pendler aus.¹⁴⁴ Ferner hat die Arbeiterkammer Wien eine repräsentative Befragung von EinpendlerInnen nach Wien in Auftrag gegeben, um die Pendler nach ihrer Zufriedenheit mit dem Angebot an ÖV zu befragen. Es wurden 500 EinpendlerInnen, davon 43% Männer und 57% Frauen von Wolf-Eberl Marktforschungskompetenz befragt. Die Studie hat ergeben,

¹⁴¹ Vgl. Tätigkeitsberichte des Landes Niederösterreich 2001 – 2005, in: <http://www.noel.gv.at/SERVICE/LAD/LAD1/Agenden/Agendeneuebersicht.htm>

¹⁴² Vgl. Land Niederösterreich (2002): NÖ Landesverkehrskonzept Park & Ride

¹⁴³ Vgl. Factsheet VCÖ

¹⁴⁴ Vgl. Factsheet VCÖ

dass mehr als 90% der Befragten geraume Vorteile bei der Benutzung des eigenen Pkw zur Erreichung der Arbeitsstätte sehen. Der Anteil der Pkw-PendlerInnen ist seit 1999 von 46% auf 57% 2005 gestiegen. So sei man mit dem eigenen Auto flexibler, erspart sich das Umsteigen wie im ÖV und spart darüber hinaus Fahrtzeit. Zudem liegt die Arbeitsstätte oft in der Peripherie von Städten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln oft nur schwer zu erreichen ist. Für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel sprechen hingegen vor allem die Kosten: für 70% der Pendler sind die geringen Kosten ausschlaggebend für die Nutzung von Bus und Bahn. Auch das Vorhandensein guter und fahrplanmäßiger Verbindungen wirkt fördernd auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Kritik im Bereich des ÖV kommt jedoch von der Arbeiterkammer: eine Verdichtung der Intervalle im ÖV in den Morgen- und Abendstunden würde die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver machen. Ebenso kritisiert wird die Ausdünnung der Infrastruktureinrichtungen vor allem im ländlichen Raum sowie die unzureichende Anbindung von peripheren Betrieben an den ÖV bei gleichzeitiger Schaffung von Parkplätzen, wodurch die Attraktivität zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel gesenkt wird.¹⁴⁵

Wie oben erwähnt, pendeln allein 57% der Berufstätigen mit dem Auto nach Wien. Dieser Prozentsatz könnte deutlich gesenkt werden, wenn ein kompatibles Angebot zur Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum privaten Pkw zur Verfügung stehen würde. Ein in der Schweiz realisiertes Gesamtkonzept für bessere Bus- und Bahnverbindungen hat gezeigt, dass auch in Österreich eine Verlagerung des Pendlerverkehrs von der Straße auf die Bahn bzw. den Bus möglich ist. Der VCÖ fordert daher:¹⁴⁶

- Die Erstellung eines Gesamtkonzepts für bessere Bus- und Bahnverbindungen
- Häufigere und regelmäßige Bus- und Bahnverbindungen durch einen integrierten Taktfahrplan
- Kürzere Wartezeiten beim Umsteigen
- Gesicherte Anschlussverbindungen
- Bus- und Bahnverbindungen auch am späteren Abend
- Einsatz von komfortablem und barrierefreiem Wagenmaterial
- Optimale Fahrgastinformation

¹⁴⁵ Vgl. AK Wien (2005), in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-23748-AD-23745-IPS-1.html>

¹⁴⁶ Vgl. VCÖ (2005), in: <http://www.vcoe.at/detail.asp?ID=1632>

- Effizienter Einsatz der Geldmittel: Investitionen dort tätigen, wo sie für das Netz des ÖV nötig sind und am meisten nützen
- Verbundtarife für verschiedenste Verkehrsmittel

Abbildung 53 zeigt, dass die Schweiz mit der Entwicklung eines Gesamtkonzeptes für Bus und Bahn sowie durch eine bessere Vernetzung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Fahrgastkilometer zwischen 1970 und 2000 beträchtlich steigern konnte.

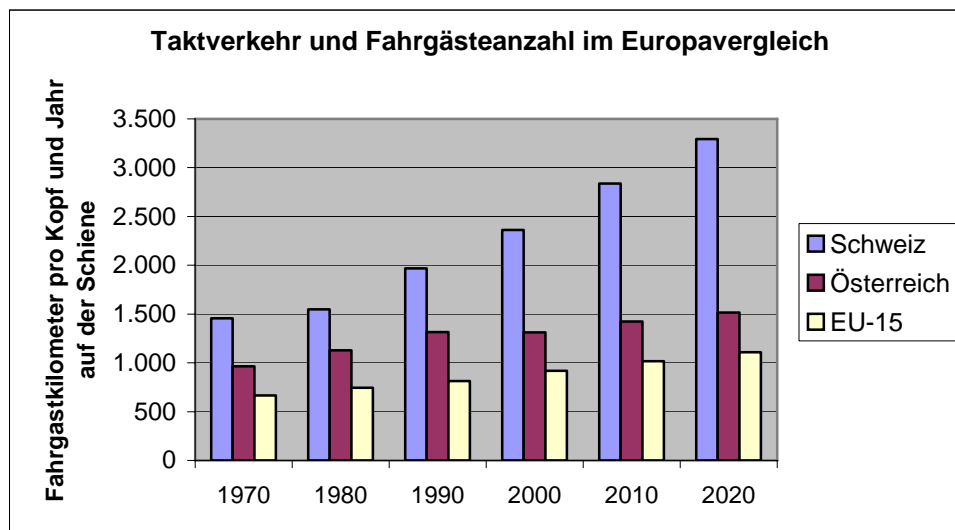


Abb. 53: Taktverkehr und Fahrgästeanzahl im Europavergleich

Quelle: VCÖ (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 31

Während die Schweiz die Fahrgastkilometer pro Kopf in den letzten 30 Jahren um mehr als 62% steigern konnte, stiegen in Österreich die Fahrgastkilometer pro Kopf im ÖV um nur 36%. Ein Gesamtkonzept für den ÖV wäre auch für Österreich von Vorteil: So hat die Pendlerumfrage der AK Wien gezeigt, dass pünktlichere, schnellere und mehr Zugverbindungen sowie kurze Wartezeiten und eine bessere Information über die Erreichbarkeit des ÖV, das Bahnfahren für sie attraktiver machen würde.¹⁴⁷ Außerdem wird von den Betroffenen eine Ausweitung des Fahrplanangebots am Abend und frühen Morgen gefordert. Die ÖBB bemühen sich deshalb um eine Verbesserung der Taktfahrpläne für Bus und Bahn. Heuer wurden bereits 200 Abstimmungen von Bahn- und Buszeiten durchgeführt hätten.¹⁴⁸

¹⁴⁷ Vgl. VCÖ (2005), in: <http://www.vcoe.at/oefensive/start.asp>

¹⁴⁸ Vgl. Pfluger, B. (2005), in: <http://derstandard.at/?url=/?id=2161176>

Auch durch eine Angebotserweiterung im ÖV kann das Fahrgastaufkommen merklich gesteigert werden, wie Abbildung 54 am Beispiel von Deutschland zeigt.

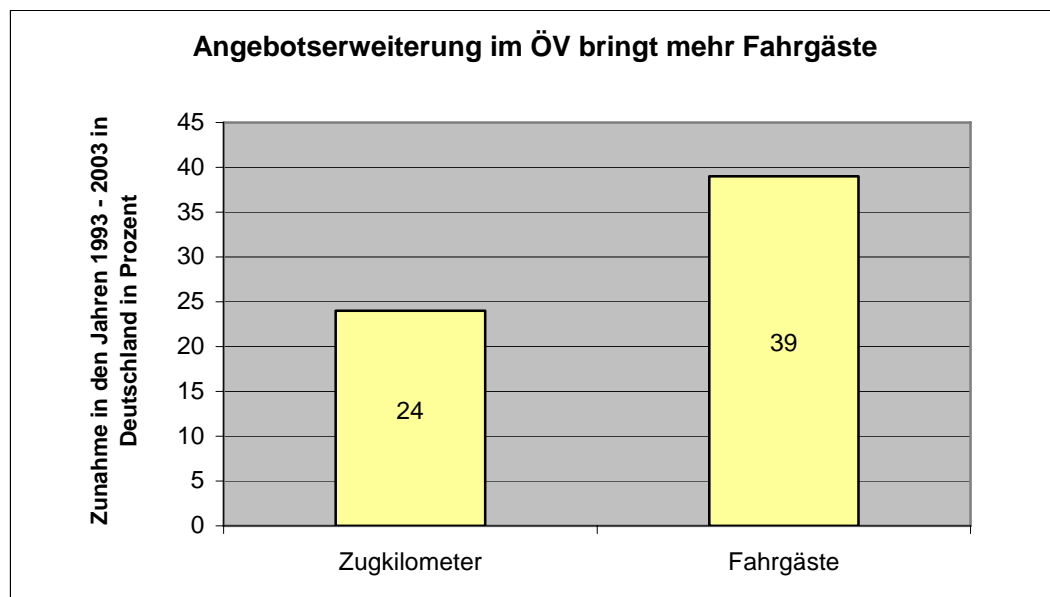


Abb. 54: Steigerung der Fahrgastzahlen durch Angebotserweiterung

Quelle: VCO (2005), in: Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, S. 12

Zur Attraktivitätssteigerung des ÖV bedarf es einer Reihe von Maßnahmen, die in den klassischen Maßnahmen mit Push- und Pull – Effekten ihre Ausprägung finden. Zu den Push – Effekten zählen demnach Maßnahmen wie Parkraumbewirtschaftung, Zufahrtsbeschränkungen wie beispielsweise autofreie Zonen, City – Mauten Straßenbenützungsgebühren und ähnliche Maßnahmen, die die Benutzung des privaten Pkw negativ beeinflussen. Als Pull – Maßnahmen gelten hingegen ein besseres Angebot an Bussen und Bahnen, die häufige Bedienung der Haltestellen, besserer Komfort und Service, park & ride und bike & ride Möglichkeiten, besser ausgebaute Radnetze uvm.¹⁴⁹ Eine Kombination dieser Maßnahmen wäre möglicherweise geeignet, die Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr zu beeinflussen.

¹⁴⁹ Vgl. Thiesies, M. (1998), S. 43

4.2.3 Änderung der steuerlichen Rahmenbedingungen

Da die Pendlerpauschale lediglich die Bemessungsgrundlage der Einkommenssteuer vermindert, würde eine Abschaffung der Pendlerpauschale nur dem Staat Mehreinnahmen aus der Einkommenssteuer bringen und dem Steuerzahler keinerlei Vorteile bringen. Der VCÖ schlägt in seiner Ausgabe Wissenschaft & Verkehr „Arbeitswege neu organisieren – Mobilitätsmanagement im Betrieb“ dennoch die schrittweise Abschaffung der Pendlerpauschale vor. Durch die erzielten Mehreinnahmen des Staates durch höhere Einkommenssteuerbeträge könnte ein Fonds für verkehrssparende Maßnahmen eingerichtet werden. Als mögliche Vorschläge des VCÖ gelten:¹⁵⁰

- Fonds für Annuitätenzuschüsse, der es Unternehmen ermöglicht, mit zinsenlosen Krediten, Arbeitsplätze in Regionen mit einem hohen Auspendleranteil zu schaffen
- Fonds als Starthilfen für kleinere Nahversorger und Gewerbebetriebe in strukturschwachen Regionen
- Fonds für die Förderung von Gleisanschlüssen und für den Ausbau von Güterverteiler- und Logistikzentren
- Fonds für die Förderung preisgünstiger Wohnbauten in der Nähe neuer und bestehender Betriebe
- Fonds für die bessere Anbindung von Betrieben an den Umweltverbund
- Etc.

Die Reformvorschläge zur Pendlerpauschale haben gezeigt, dass eine Reform der Pendlerförderungen möglich wäre. Der Schwerpunkt der Überlegungen zur Reform der Pendlerpauschale sollte darauf gelegt werden, regionale Arbeitsplätze zu schaffen, anstelle von Pendlerströmen zu fördern, die von den Betroffenen zumeist unfreiwillig zurückgelegt werden und neben Zeit- und Motivationsverlusten keinerlei Vorteile bringen.

¹⁵⁰ Vgl. VCÖ (1997), S. 49

4.2.4 Strukturveränderungsprozesse zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung

Trotz etwaiger Maßnahmen zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wäre eine Neuorientierung der Daseins-Grundfunktionen Wohnen, Arbeit, Ausbildung, Einkauf und Freizeit in Richtung einer stärkeren räumlichen Dekonzentration besonders für den Verkehrsbereich vorteilhaft. Eine Regionalisierung der Wirtschaftsräume bei gleichzeitiger Schaffung dezentral konzentrierter Raumstrukturen würde eine funktionale Vernetzung der Daseins-Grundfunktionen ermöglichen und könnte die Zwangsmobilität zu verringern helfen. Dies würde bedeuten, dass die drei räumlichen Strukturprinzipien:¹⁵¹

- Funktions- und Nutzungsmischung
- Verdichtung
- Dezentrale Konzentration

in der Raum- und Verkehrsplanung stärker berücksichtigt werden müssten.

Unter dem Begriff der Funktions- und Nutzungsmischung versteht man die Bereitstellung der Daseins-Grundfunktionen in Wohnungsnähe (Arbeitsstätten, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitgestaltungsmöglichkeiten). Die funktionale Vielfalt in kleinräumigen Wirtschaftsräumen würde auch die Verkehrserfordernisse mit dem privaten PKW vermindern und die Erfüllung der Daseins-Grundbedürfnisse für Personen, deren individuelle Mobilität eingeschränkt ist, verbessern.

Unter Verdichtung der Raumstrukturen versteht man weiters die Intensitäts- und Effizienzerhöhung der Raum- und Flächennutzung, wodurch wiederum eine verkehrssparende Wirkung erzielt werden könnte.

Dezentrale Konzentration ist schließlich die Konzentration der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklungsdynamik auf bestimmte Punkte und Linien. Damit ist die Schaffung regionaler, kleinräumiger und verdichteter Siedlungs-, Wirtschafts- und Infrastrukturbereiche gemeint, die entlang von Verkehrsachsen mit anderen Siedlungen erschlossen bzw. funktional vernetzt sind.

Durch verdichtete und funktional durchmischte Siedlungsgebiete und die Schaffung von regionalen Arbeitsplätzen, könnten die Verkehrswege deutlich reduziert und damit der Zwangsmobilität entgegen gesteuert werden. Denn die Gründe für

¹⁵¹ Vgl. Kanatschnig, D, Fischbacher, C. (2000), S. 36 f

Pendlerströme wurzeln zu einem in dem Mangel an (qualifizierten) Arbeitsplätzen außerhalb von Ballungszentren. Zum anderen ist bei der Gruppe jener Pendler, die aus Gründen der besseren Lebensqualität ins Umland von Städten gezogen sind und nun in die Stadt, aus der sie stammen, wieder zurück zur Arbeit pendeln, einerseits der Mangel an Arbeitsplätzen im städtischen Umland, andererseits der Wunsch, seinen ursprünglichen Arbeitsplatz zu behalten, ausschlaggebend für die Pendlerströme.

4.3 Zusammenfassung

Zusammenfassend soll angemerkt werden, dass mit der Ausarbeitung von Reformvorschlägen zur Wohnbauförderung und Pendlerpauschale das Potential dieser Instrumente gezeigt wurde, eine Lenkungswirkung im Bereich der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung herbeizuführen. Zwar wurde nur ein Bruchteil von Instrumenten behandelt, die eine Einflussnahme auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu bewirken vermögen. Nichtsdestotrotz scheinen die genannten Reformvorschläge auch mangels empirischer Überprüfung als geeignet, eine Lenkungswirkung zu zeigen. Weiters soll nicht unerwähnt bleiben, dass durch die Ausarbeitung der Reformvorschläge zur Wohnbauförderung und Pendlerpauschale die Interdependenzen zwischen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gut erkennbar wurden. So können Maßnahmen im Bereich der Wohnbauförderung nicht nur positiv auf die Siedlungsentwicklung wirken, sondern gleichzeitig steuernd auf die Verkehrs- und in weiterer Folge Pendlerentwicklung Einfluss nehmen.

5. Zusammenfassung und Ausblick

Die Wanderungsbewegungen zwischen den Bundesländern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland haben gezeigt, dass besonders das Wiener Umland und das Nordburgenland hohe Bevölkerungsgewinne durch Zuzüge aus Wien verzeichnen konnten. Die daraus resultierende Suburbanisierung des Wohnens wurde durch die Analyse der Wohnungsentwicklung, insbesondere der Eigenheimentwicklung, demonstriert. Mit den über die Jahre gestiegenen Zuzügen ins Wiener Umland, stieg auch der Pendlerverkehr aus dem Wiener Umland nach Wien zwischen 1991 und 2001 stetig an. Dennoch ließ sich aufgrund der mangelhaften Datenlage nicht ergründen, ob ein Ursache-Wirkungszusammenhang zwischen den Zuzügen aus Wien und den Pendlerströmen nach Wien bzw. dem Eigenheimbau und den geförderten Wohneinheiten besteht. Gleich wie der Anteil der nach Niederösterreich und ins Burgenland zugezogenen Bevölkerung am Auspendleranteil nach Wien nicht erörtert werden konnte, konnte auch im Bereich der Wohnbauförderung nicht ermittelt werden, zu welchen Anteilen Förderungswerber, die in Niederösterreich oder dem Burgenland ein Eigenheim errichten, aus Wien stammten und ihren Wohnsitz aus der Großstadt ins städtische Umland verlegten. Da allerdings die Wohnbauförderung unabhängig der Herkunft der österreichischen Förderungswerber gewährt wird, kann angenommen werden, dass aus Wien stammende Förderungswerber zu gleichen Anteilen Mittel aus der Wohnbauförderung erhalten, wie Bauherren aus Niederösterreich und dem Burgenland.

Es wurde in dieser Arbeit gezeigt, dass der Eigenheimbau maßgeblich durch die Wohnbauförderung gefördert wird, wodurch wiederum die Suburbanisierung des Wohnens begünstigt wird. Trotz jeglicher negativer Begleiterscheinungen der Suburbanisierung wird eine Entschärfung dieser Siedlungsform allerdings nur langfristig möglich sein. Dennoch kann durch entsprechende Maßnahmen zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eine weitere Verschärfung der Suburbanisierung in nächster Zukunft verhindert werden. Denn die Ausarbeitung einer Reihe von Ansätzen zur Steuerung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung hat gezeigt, dass eine Abstimmung der Förderungsmodalitäten der Wohnbauförderung mit Vorgaben aus der Raum- und Verkehrsplanung gewiss Anreize schaffen kann, die Siedlungsentwicklung in Richtung kompakter Siedlungsformen zu steuern. Dabei wird allerdings eine kontrollierte

Baulandwidmung von Seiten der Gemeinden in Zusammenarbeit mit den Raumordnungsstellen der Länder notwendig sein. Erste Ansätze zur Steuerung der Siedlungsentwicklung durch eine Reform der Wohnbauförderung wurden bereits in Niederösterreich und dem Burgenland gezeigt, wodurch eine bewusste Beschäftigung mit dem Problem der Suburbanisierung und der Zersiedelung festgestellt werden kann. Die komplexe Thematik der Pendlerströme bedarf allerdings weiterer Überlegungen und Maßnahmen, um das Verkehrsaufkommen im motorisierten Berufspendlerverkehr zu vermindern. Erste wichtige Maßnahmen wurden bereits im Bereich des ÖV gezeigt, die eine Verlagerung der Pendlerströme bis zu einem gewissen Ausmaß wirkungsvoll erscheinen lassen können.

Abschließend ist festzustellen, dass es für eine dauerhafte Steuerung einer gesellschafts- und umweltverträglichen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung einer Kombination unterschiedlichster Instrumente aus Raum- und Verkehrsplanung bedarf, und angesichts der derzeitigen Entwicklungen im Siedlungs- und Verkehrs- bzw. Pendlerwesen wirkungsvolle Handlungsschritte in Zukunft unumgänglich sein werden.

Abstract

For several decades, an increasing amount of individuals have migrated from Austria's main cities to the suburbs, settling down in their newly built houses while remaining on their jobs in the main cities. The reasoning behind moving to suburban towns can be traced to the better quality of life available outside of large metropolitan cities as well as in the increased upward mobility available to those in the middle class during the economic upturn after World War II. However, the increased migrations away from the main cities have not only led to massive settlements in suburban regions, but also to a rising level of commuter traffic between the suburbs and the main cities related to decreasing work opportunities outside of big cities or the desire to keep one's former job. Due to the lack of coordinated urban planning, suburban settlements have led to urban sprawl, mainly caused by single-family houses that have often been built outside of the periphery of smaller towns and villages, reinforcing the need to also construct new infrastructure in order to support the new housing developments. As a result of urban sprawl the local public transport system is ill equipped to serve the single-family homes built outside of towns and villages and therefore leads to an increase in commuter traffic. Paradoxically, urban sprawl has been very much encouraged by government new home construction subsidies granted to private homebuilders to finance the construction of their new homes. At the same time, people are given an income tax break for commuting, to cover a part of their expenses caused by traveling from home to work. On the basis of the counter-productive supportive measures of the home construction subsidies and the commuting tax break, there is a clearly apparent and vital need for the establishment of defining criteria that match those supportive measures with urban planning and traffic engineering standards.

This paper has analyzed various statistics about shifts in population between Vienna, Lower-Austria and the Burgenland and the development of housing settlements in Lower-Austria and the Burgenland. It has also attempted to reveal a relationship between commuter traffic to Vienna and the shifts in population and new housing settlements in Lower-Austria and the Burgenland. It has further discussed the role of public housing subsidies and tax incentives for commuters. It has also sought to present alternatives of how to reform the subsidy program and tax incentive program towards more efficient urban planning and commuting schemes in order to lessen the impact of urban sprawl and commuter traffic.

Literaturverzeichnis

Bücher und Studien

Aberle (2003): Aberle, G.: Transportwirtschaft:, 4. Aufl., München, Wien 2003

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2001): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.): 10 Jahre NÖ Landesverkehrskonzept, St. Pölten 2001

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2002): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.): NÖ Landesverkehrskonzept: Park & Ride, St. Pölten 2002

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2004): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.): Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich 2003/04, St. Pölten 2004

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2005): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.): Einfach. Sozial. Natürlich. Das NÖ Wohnbaumodell: Die NÖ Wohnbauförderung ab 1.1.2006, St. Pölten 2005

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (2005): Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.): Wohnbauförderung Eigenheim, St. Pölten 2005

Assmann (1988): Assmann, W.: Wohnbauförderung und Wohnbaufinanzierung in Österreich, in: Diplomarbeit der WU-Wien, Wien 1988

Bloech/Ihde (1997): Bloech, J. (Hrsg.), Ihde, G. B. (Hrsg.): Vahlens großes Logistiklexikon, 1. Aufl., München 1997

Brockhaus (1998): Brockhaus – Die Enzyklopädie: in 24 Bänden, Band 21, Leipzig – Mannheim 1998

Burgenländische Landesdirektionen (2005): Burgenländische Landesdirektion (Hrsg.): Wohnbaufibel: Bauen, Wohnen, Sanieren: Wohnbauförderung im Burgenland, Eisenstadt 2005

Czerny (2000): Czerny, M.: Fakten und Fiktionen zur österreichischen Wohnbauförderung, in: Abele, H. u.a. (Hrsg.): Reform der Wohnbauförderung, Wien 2000, S. 1-10

- Doubek (1995):** Doubek, C.: Siedlungsentwicklung in Österreich: Expertengutachten des Österreichischen Instituts für Raumordnung (ÖIR), Band I: Trends 1971 – 1991, Wien 1995
- Doubek (1996):** Doubek, C.: Siedlungsentwicklung in Österreich: Expertengutachten des Österreichischen Instituts für Raumordnung (ÖIR), Band II: Szenarien 1991 – 2011, Wien 1996
- Doubek (2001):** Doubek, C.: Die Kosten der Zersiedelung, in: Raum: Österreichische Zeitschrift für Raumplanung und Regionalpolitik, Oktober 2001, Nr. 43, S. 40-45
- Duden (1999):** Duden „Das große Wörterbuch der deutschen Sprache“: in zehn Bänden, 3. Aufl., Mannheim 1999, Band 7 und Band 8
- Friedrichs (1995):** Friedrichs, J.: Stadtsoziologie, 1. Aufl., Opladen 1995
- Herrling (1998):** Herrling, E.: Finanzlexikon, Köln 1998
- Herry (2002):** Herry, M. u.a.: Verkehr in Zahlen, in: BMVIT (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, Wien 2002, S. 85-106
- Höbart (1995):** Höbart, R.: Das System der Wohnbaufinanzierung in Österreich unter besonderer Berücksichtigung der Wohnbauförderung in Wien, in: Diplomarbeit der WU-Wien, Wien 1995
- Kanatschnig, Fischbacher (2000):** Kanatschnig, D., Fischbacher, C.: Regionales Mobilitätsmanagement – Möglichkeiten zur Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte auf regionaler Ebene, Wien 2000
- Kistenmacher (2001):** Kistenmacher, H.: Ursachen und räumliche Wirkungen der Suburbanisierung, in: Internationales Planerforum <2000, Praha>: Erscheinungen, Wirkungen und Steuerungsmöglichkeiten von Suburbanisierungsprozessen: Ergebnisse eines Internationalen Planerforums in Prag, Hannover 2001, S. 17-29
- Köberlein (1997):** Köberlein, C.: Verkehrslexikon, München, Wien 1997
- Marik (2001):** Marik, S.: Regionale und interkommunale Kooperation als Instrumente der Raumordnung zur Steuerung der Suburbanisierung im Großraum Wien, in: Diplomarbeit der Universität Wien, Wien 2001
- Mayer (2004):** Mayer V. (Hrsg.): Der Wandel der Wohnbaukultur im Umland von Wien, in: Konvergenz und Divergenz der Kulturen in den Randzonen der Städte, Wien 2004

Müller (2001): Müller, B: Einflussnahme auf Erscheinungen der Suburbanisierung – neue Herausforderungen in den Staaten Mittel- und Osteuropas, in: Internationales Planerforum <2000, Praha>: Erscheinungen, Wirkungen und Steuerungsmöglichkeiten von Suburbanisierungsprozessen: Ergebnisse eines Internationalen Planerforums in Prag, Hannover 2001, S. 101-109

ÖROK (1992): ÖROK: Siedlungsdruck und Bodenverfügbarkeit, Band 99, Wien 1992

Österreichisches Statistisches Zentralamt (1991): Österreichisches Statistisches Zentralamt: Regionale Mobilität: Wanderung – Pendeln: Ergebnisse des Mikrozensus Juni 1988, Wien 1991- Heft 1026

Platzer (2000): Platzer, G.: Erreichbarkeitsverhältnisse im Öffentlichen Verkehr und Individualverkehr in Österreich 1997/98: Gutachten der Firma IPE, Wien 2000

Rill (2003): Rill, H.: Umweltrecht, Wien 2003

Schadt (1993): Schadt, G.: Wirksamkeit von Instrumenten zur Steuerung der Siedlungsentwicklung, Wien 1993

Schaller (1993): Schaller, T.: Kommunale Verkehrskonzepte: Wege aus dem Infarkt der Städte und Gemeinden, Köln 1993

Schmid (2001): Schmid, M.: Geld besser anlegen: Sparbücher, Anleihen, Aktien, Fonds, Versicherungen, Bausparen, Immobilien, Steuern & Spesen, Wien 2001

Statistik Austria (2002): Statistik Austria: Wanderungsstatistik 2001, Wien 2002

Statistik Austria: Statistik der Lohnsteuer 1994, 2001, 2002, 2003

Statistik Austria (2004): Statistik Austria: Volkszählung Berufspendler 2001, Wien 2004

Statistik Austria (2004): Statistik Austria: Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Österreich, Wien 2004

Statistik Austria (2004): Statistik Austria: Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Burgenland, Wien 2004

Statistik Austria (2004): Statistik Austria: Gebäude- und Wohnungszählung 2001: Hauptergebnisse Niederösterreich, Wien 2004

Statistik Austria (2004): Statistik Austria: Wohnbautätigkeit 2002: Bewilligungen & Fertigstellungen 2002, Wohnbaukosten 2001, Wien 2004

Thiesies (1998): Thiesies, M.: Mobilitätsmanagement: Handlungsstrategien zur Verwirklichung umweltschonender Verkehrskonzepte, 1. Aufl., Bielefeld 1998
Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Band 86

Umweltbundesamt (2001): Umweltbundesamt (Hrsg.): Umweltsituation in Österreich: Sechster Umweltkontrollbericht, Wien 2001

Umweltbundesamt (2004): Umweltbundesamt (Hrsg.): Umweltsituation in Österreich: Siebenter Umweltkontrollbericht, Wien 2004

VCÖ (1997): VCÖ: Arbeitswege neu organisieren – Mobilitätsmanagement im Betrieb, in: Wissenschaft & Verkehr, 1/1997

VCÖ (1997): VCÖ: Öffentlichen Verkehr für Pendlerinnen und Pendler verbessern!, in Verkehr aktuell, Ausgabe 03/2005, Factsheet

VCÖ (2005): VCÖ (Hrsg.): Öffentlicher Verkehr mit Zukunft, Wien 2005

Internetquellen

APA: Schlüssel erhöht Spritpreis-Wehklagen, in: Der Standard: <http://derstandard.at/?id=2172732>, vom 13.09.2005

Arbeiterkammer Wien: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-4689.html>, am 08.06.2005

Arbeiterkammer Wien: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-4683.html>, am 08.06.2005

Arbeiterkammer Wien: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-1103-AD-2704.html>, am 11.08.2005

Arbeiterkammer Wien: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-23745.html>, am 09.10.2005

Arbeiterkammer Wien: AK Wien, in: <http://wien.arbeiterkammer.at/www-397-IP-23748-AD-23745-IPS-1.html>, am 09.10.2005

BMVIT: BMVIT (Hrsg.): Verkehr in Zahlen, Wien 2002, in: http://www.bmvit.gv.at/sixcms_upload/media/144/viz02_kap6.pdf, am 31.08.2005

Herry: Herry, M.: Verkehrsbetriebe, -Leistungen und -Märkte, in: http://www.mobilitaetsmanagement.at/vorlesung/Herry-FH-Wien_Vorlesung2.pdf, am 02.05.2005

Land NÖ: Auszahlung, in: http://www.noel.gv.at/service/f/f2/eh_neu/auszahl.htm, am 06.06.2005

Land NÖ: Tätigkeitsberichte der NÖ Landesverwaltung 2004/2005, in: <http://www.noel.gv.at/SERVICE/LAD/LAD1/Agenden/2004/f-2004-2005.pdf>, am 21.09.2005

Land NÖ: Tätigkeitsberichte der NÖ Landesverwaltung 2001 - 2005, in: <http://www.noel.gv.at/SERVICE/LAD/LAD1/Agenden/Agendeneuebersicht.htm>, am 29.10.2005

Land NÖ: Übersichtskarte Schiene, in: <http://www.noel.gv.at/Service/ru/ru7/lvk/karten/schiene.htm>, am 29.10.2005

Land Salzburg: Wohnbauförderungen im Bundesland Salzburg, in: http://www.salzburg.gv.at/pdf-wbf_allg_05_foerd_nzfl.pdf, am 10.10.2005

Land Tirol: Vorhaben in verdichteter Bauweise, in: http://www.tirol.gv.at/themen/bauenundwohnen/wohnbauforderung/wbf_d2.shtml, am 10.10.2005

Land Tirol: Vorhaben in verdichteter Bauweise, in: http://www.tirol.gv.at/themen/bauenundwohnen/wohnbauforderung/wbf_d4.shtml, am 10.10.2005

Land Vorarlberg: Wohnen - Wohnbauförderung, in: http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/bauen_wohnen/wohnen/wohnbauforderung/weitereinformationen/wohnbaufibel2005/neubauten/foerderbareflaeche.htm, am 10.10.2005

Lexer, W.: Zerschnitten, versiegelt, verbaut? – Flächenverbrauch und Zersiedelung versus nachhaltige Siedlungsentwicklung, in: www.umweltbundesamt.at/.../raumplanung/2_flaechenverbrauch/Downloads/Manuskript_Gr_nStadtGrau_Download.pdf, am 26.4.2005

Pfluger, B.: Pendler müssen immer tiefer in die Tasche greifen, in: Der Standard: <http://derstandard.at/?id=2161176>, vom 02.09.2005

Raiffeisen: Bausparfinanzierung, in: http://www.wohnen-in-oesterreich.at/eBusiness/wi_template1/0.6938.17439018092324610-21587655581990965_26197298220394685-26197298220394685-NA,00.html, am 07.06.2005

Raiffeisen Bausparkasse Gesellschaft m.b.H.: Checkliste rund um Wohnbau- und Ökoförderungen für Niederösterreich in: <http://www.wohnbausparen.at/mmedia/webuse/20.07.2001/995617071.pdf>, am 06.06.2005

Statistik Austria: Statistik Austria: Veränderung der Wohnbevölkerung 1991 bis 2001 insgesamt, in: http://www.statistik.at/karten/kartogramm/kartogramm239_02.shtml, am 09.08.2005

Uni Graz, Joanneum Research: Environmentally Counterproductive Support Measures im Bereich Verkehr, in: <http://www.biodiv.org/doc/case-studies/inc/cs-inc-au2-german.doc>, am 08.09.2005

Umweltbundesamt : Umweltbundesamt, in: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/raumordnung/flaechenverbrauch/>, am 18.05.2005

Verkehrsclub Österreich: Die VCÖ - Kampagne für mehr Bus und Bahn!, in: <http://www.vcoe.at/detail.asp?ID=1632>, am 08.09.2005

Verwaltung Land Steiermark: Geschichtlicher Überblick der Wohnbauförderung, in: www.verwaltung.steiermark.at/cms/beitrag/10006460/276047/, am 01.06.2005

Wikipedia: Pendler, in: <http://de.wikipedia.org/wiki/Pendler>, am 31.08.2005

Rechtsquellen

ROG (1998): Sbg ROG – Salzburger Raumordnungsgesetz 1998, LGBl.Nr. 44/1998

WFG (2005): NÖ WFG – Niederösterreichisches Wohnbauförderungsgesetz 2005, LGBl. 8304-0

WWFSG (1998): WWFSG – Wiener Wohnbauförderungs- und Sanierungsgesetz 1989

ZZG (2003): Zweckzuschussgesetz 2001, BGBl. Nr. 691/1988, idF. BGBl. I Nr. 120/2003

ZZG (2003): Zweckzuschussgesetz 2001, BGBl. Nr. 691/1988, idF. BGBl. I Nr. 156/2004

Fachgespräche

Denk (2005): Rudolf Denk, Bankstellenleiter der Raiffeisenbank Krems, Bankstelle Mühldorf, im Juni 2005

Frank (2005): Mag. Helmut Frank, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Leiter der Abteilung Wohnbauförderung, im September 2005

Gehring (2005): Herbert Gehring, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wohnbauförderung A und B, im August 2005

Grötzl (2005): Johann Grötzl, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik, im August 2005

Popovits (2005): Marianne Popovits, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Abteilung Statistik, im Juli 2005

Sommer (2005): Erich Sommer, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wohnbauförderung A und B, im Juli 2005

Winkler (2005): Eva Winkler, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Stabstelle Raumordnung und Wohnbauförderung, im Juni 2005

ANHANG